



Bruxelles, le 22 juin 2021
(OR. en)

9616/21

Dossiers interinstitutionnels:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

DOCUMENT DE TRAVAIL

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	ST 9490/21 + COR1-5
N° doc. Cion:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Objet:	Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte) – Orientation générale (3 juin 2021)

Les délégations trouveront à l'appendice I l'orientation générale du Conseil sur la proposition susmentionnée et ses annexes, adoptée par le Conseil lors de sa 3798^e session, qui s'est tenue le 3 juin 2021.

2013/0186 (COD)

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen

(refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

- (1) Le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil³, le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil⁴ et le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil⁵ ont été modifiés de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte desdits règlements.

³ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (règlement-cadre) (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

⁴ Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (règlement sur la fourniture de services) (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10).

⁵ Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (règlement sur l'espace aérien) (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20).

- (2) L'adoption par le Parlement européen et le Conseil du premier paquet législatif sur le ciel unique européen, à savoir du règlement (CE) n° 549/2004, du règlement (CE) n° 550/2004, du règlement (CE) n° 551/2004 et du règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil⁶, a établi une base juridique solide pour un système de gestion du trafic aérien (ci-après "GTA") sans discontinuité, interopérable et sûr. L'adoption du deuxième paquet, à savoir le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil⁷, a encore renforcé l'initiative "Ciel unique européen" en introduisant les concepts de système de performance et de fonction de gestion du réseau afin d'améliorer encore les performances du réseau européen de GTA. Le règlement (CE) n° 552/2004 a été abrogé par le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil⁸, étant donné que les règles nécessaires à l'interopérabilité des systèmes, composants et procédures GTA ont été intégrées dans ce règlement.
- (3) Afin de tenir compte des modifications introduites dans le règlement (UE) 2018/1139, il est nécessaire d'aligner le contenu du présent règlement sur celui du règlement (UE) 2018/1139 et, en parallèle, de modifier ce dernier règlement.
- (4) Aux termes de l'article 1^{er} de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale, les États contractants reconnaissent que "chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire". C'est dans le cadre de cette souveraineté que les États membres de l'Union exercent, sous réserve des conventions internationales applicables, les prérogatives de puissance publique pour le contrôle de la navigation aérienne.

⁶ Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité") (JO L 96 du 31.3.2004, p. 26).

⁷ Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen (JO L 300 du 14.11.2009, p. 34)

⁸ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

- (4 *bis*) Le présent règlement ne devrait pas affecter les droits et responsabilités des États membres au titre de la convention de Chicago.
- (5) La mise en œuvre de la politique commune des transports exige un système de transport aérien performant qui permette le fonctionnement sûr, régulier et durable des services de transport aérien, qui permette d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien et la capacité et qui contribue au caractère durable de l'aviation et facilite la libre circulation des marchandises, des personnes et des services.
- (6) Aux fins de la réalisation simultanée des objectifs de renforcement des normes de sécurité de la circulation aérienne et d'amélioration des performances globales de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (ANS) pour la circulation aérienne générale en Europe, il convient de tenir compte du facteur humain. Dès lors, les États membres devraient veiller au respect des principes de la "culture d'équité". Les avis et recommandations du groupe d'experts sur la dimension humaine⁹ du ciel unique européen devraient être examinés et pris en compte.
- (7) L'amélioration des performances environnementales de la GTA contribue aussi à la réalisation des objectifs énoncés dans l'accord de Paris, la communication de la Commission relative au pacte vert pour l'Europe, les conclusions du Conseil sur la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission et la stratégie numérique pour l'Europe, notamment par la réduction des émissions du secteur de l'aviation.
- (7 *bis*) L'espace aérien est une ressource commune à toutes les catégories d'utilisateurs qui doit pouvoir être utilisée avec souplesse par tous ceux-ci dans l'équité et la transparence, tout en tenant compte des besoins des États membres en matière de sûreté et de défense et des engagements qu'ils ont pris dans le cadre des organisations internationales.
- (8) En 2004, les États membres ont adopté une déclaration générale sur les questions militaires liées au ciel unique européen¹⁰, qu'ils ont réitérée. Selon cette déclaration, les États membres devraient en particulier renforcer la coopération entre civils et militaires et, si et dans la mesure où tous les États membres concernés le jugent nécessaire, faciliter la coopération entre leurs forces armées sur toutes les questions ayant trait à la gestion du trafic aérien.

⁹ C(2017) 7518 final

¹⁰ Voir JO L 96 du 31.3.2004, p. 9.

- (9) Les décisions affectant le contenu, la portée ou les modalités des opérations et de l'entraînement militaires ne relèvent pas des compétences de l'Union au titre de l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
- (9 bis) Les États membres et, le cas échéant, les pays tiers peuvent créer des blocs d'espace aérien fonctionnels afin d'améliorer la coopération et la coordination en vue de favoriser les performances du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen et de réduire l'impact sur l'environnement.
- (10) Les États membres devraient désigner une autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du présent règlement. Pour assurer une surveillance cohérente et fiable de la fourniture de services en Europe, il convient de garantir aux autorités nationales de surveillance assez d'indépendance et de ressources. En particulier, le financement de ces autorités devrait garantir leur indépendance et leur permettre de fonctionner conformément aux principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité. Le personnel des autorités nationales de surveillance agit en toute indépendance, notamment en évitant les conflits d'intérêts entre la fourniture de services de navigation aérienne et l'exécution de ses tâches. Cela ne devrait pas empêcher une autorité nationale de surveillance de faire partie d'une autorité réglementaire compétente pour plusieurs secteurs réglementés si cette autorité réglementaire satisfait aux exigences d'indépendance, ou d'être rattachée, du point de vue organisationnel, notamment à l'autorité nationale compétente désignée en vertu du règlement (UE) 2018/1139 ou à l'autorité nationale de la concurrence.
- (11)
- (12) Les autorités nationales de surveillance ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du ciel unique européen, aussi devraient-elles coopérer entre elles afin de leur permettre d'échanger des informations sur leurs activités et leurs principes en matière de prise de décision, leurs meilleures pratiques et procédures ainsi qu'en ce qui concerne l'application du présent règlement et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale. Cette coopération devrait intervenir régulièrement.
- (13)

- (14) Un prestataire de services de navigation aérienne devrait pouvoir offrir des services dans l'Union dans des conditions non-discriminatoires lorsqu'il est titulaire d'un certificat ou d'une déclaration au titre de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139.
- (14 *bis*) Conformément à l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/1139, ledit règlement, y compris les exigences en matière de certification énoncées à son article 41, ne s'applique pas aux systèmes de gestion du trafic aérien/services de navigation aérienne qui sont fournis ou mis à disposition par les militaires. En conséquence, les États membres devraient également être autorisés à permettre la fourniture de tels services de navigation aérienne dans tout ou partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, sans certification et/ou application de tout ou partie du présent règlement. Dans de tels cas, l'État membre concerné peut notamment être en mesure de désigner les prestataires de services militaires concernés pour ce qui est de fournir des services de la circulation aérienne ou des services météorologiques (MET) conformément au présent règlement.
- (14 *ter*) Le présent règlement n'impose pas la certification des signaux fournis par les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS).
- (15) Il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les usagers de l'espace aérien en ce qui concerne la fourniture de services de navigation aérienne équivalents.
- (16) Les services de la circulation aérienne, devraient être fournis sur une base exclusive. Les prestataires de tels services devraient faire l'objet d'une désignation et être soumis à des exigences en matière d'intérêt public, notamment en ce qui concerne la sécurité et la défense nationales ainsi que la localisation de leur principal établissement et leur propriété. À cet égard, il convient de tenir compte du fait que la fourniture de services de navigation aérienne, envisagée dans le présent règlement, se rattache à l'exercice de prérogatives de puissance publique, qui ne présentent pas un caractère économique et ne sont donc pas soumises à l'application des règles de concurrence du traité.
- (16 *bis*) Les États membres devraient veiller à ce que la désignation d'un prestataire de services de la circulation aérienne ne soit pas empêchée par leur législation nationale au motif, notamment, que le prestataire de services concerné a son principal établissement dans un autre État membre ou appartient à des ressortissants dudit État membre dans le cas où l'application de ladite législation nationale entraîne une restriction injustifiée à la libre prestation de services ou à la liberté d'établissement, qui devrait être évaluée au cas par cas à la lumière de toutes les circonstances pertinentes.

- (16 *ter*) Sur la base de l'analyse des questions de sécurité en la matière qu'ils ont effectuée, il importe que les États membres puissent désigner, sur une base exclusive, un ou plusieurs prestataires de MET en ce qui concerne l'ensemble ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, sans devoir organiser un appel d'offres.
- (16 *quater*) La coopération entre les prestataires de services de navigation aérienne est un outil important pour améliorer les performances du système européen de gestion du trafic aérien et devrait être encouragée.
- (17) Sur la base de leur analyse des considérations de sécurité, les États membres peuvent autoriser les prestataires de services de la circulation aérienne, les exploitants d'aéroports ou un groupe d'exploitants d'aéroports à acquérir des services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), des services d'information aéronautique (AIS), des services de données pour la circulation aérienne (SDA), MET, à moins qu'un seul prestataire MET ne soit désigné par l'État membre concerné, ou des services de la circulation aérienne terminaux pour le contrôle d'aérodrome et d'approche. La possibilité de recourir à ces acquisitions peut permettre une plus grande flexibilité et promouvoir l'innovation dans les services, sans affecter la sécurité et les besoins spécifiques, y compris ceux des militaires, du point de vue de la confidentialité, de l'interopérabilité, de la résilience des systèmes, de l'accès aux données et de la sécurité de la gestion du trafic aérien.
- (18) Lorsque des MET ou des services de la circulation aérienne en matière de contrôle d'aérodrome et de contrôle d'approche sont acquis, ils ne devraient pas être soumis au système de performance établi dans le présent règlement.
- (19)
- (20) Le cas échéant, l'acquisition de services de navigation aérienne devrait être effectuée conformément à la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil¹¹ et à la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil¹², sauf disposition contraire du présent règlement, et aux principes d'égalité de traitement, de non-discrimination et de transparence, ainsi qu'aux dispositions applicables du traité, en particulier les règles du traité relatives à la libre prestation de services et à la liberté d'établissement.

¹¹ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

¹² Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

- (21) La gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord requiert de disposer de services d'information communs. Afin de limiter les coûts de gestion de ce trafic, les prix des services d'information communs fournis sur une base exclusive devraient être fondés sur le coût et permettre une marge bénéficiaire raisonnable, et devraient être soumis à l'approbation des autorités nationales de surveillance. Pour permettre la fourniture du service, il y a lieu que l'accès aux données opérationnelles pertinentes soit accordé aux prestataires de services d'information communs à des conditions équitables, raisonnables et non-discriminatoires.
- (21 *bis*) La disponibilité de données opérationnelles pertinentes en ce qui concerne la circulation aérienne générale est essentielle pour permettre la fourniture souple de services de données pour la circulation aérienne, à l'échelle transfrontière et à l'échelle de l'Union. Par conséquent, ces données devraient être mises à la disposition des parties prenantes concernées à des conditions équitables, raisonnables et non-discriminatoires. La précision des informations y compris sur l'état de l'espace aérien et sur des situations de trafic spécifiques, ainsi que la communication de ces informations en temps voulu aux contrôleurs civils et militaires, ont une incidence directe sur la sécurité et l'efficacité des opérations, notamment en ce qui concerne l'efficacité environnementale des vols. L'accès en temps voulu aux informations actualisées sur l'état de l'espace aérien est essentiel pour toutes les parties concernées souhaitant tirer profit des structures d'espace aérien disponibles lorsqu'elles remplissent ou modifient leurs plans de vol.
- (22) Les systèmes de performance et de tarification devraient garantir une exploitation efficace, durable et continue du système européen de gestion du trafic aérien et visent également à accroître la rentabilité des services de navigation aérienne fournis selon des conditions autres que celles du marché et à promouvoir une meilleure qualité des services. À cette fin, ils devraient prévoir des incitations adéquates. Compte tenu de cet objectif, le système de performance ne devraient pas couvrir les services acquis conformément au présent règlement. Le système de performance devrait couvrir tous les services de navigation aérienne qu'un prestataire de service de la circulation aérienne désigné fournit ou acquiert auprès d'autres prestataires de services, y compris lorsque ce prestataire de service fournit des services de navigation aérienne et des services de la circulation aérienne.
- (22 *bis*) Un organe d'évaluation des performances peut être désigné pour conseiller et assister la Commission, ainsi que les autorités nationales de surveillance, dans la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification.
- (23)
- (24)

- (25) Compte tenu des éléments transfrontaliers et de réseau inhérents à la fourniture de services de navigation aérienne, les performances en route devraient être évaluées au regard des objectifs de performance à l'échelle de l'Union.
- (25 bis) Compte tenu de leur connaissance des spécificités locales, les États membres et leurs autorités nationales de surveillance devraient être chargés d'élaborer et d'adopter les projets de plans de performance et les objectifs de performance. Ces plans devraient se fonder, en particulier, sur les contributions du ou des prestataires de services de la circulation aérienne désignés en ce qui concerne l'ensemble des services de navigation aérienne que ces prestataires de services fournissent ou acquièrent. La Commission devrait être chargée d'évaluer ces plans. Les autorités nationales de surveillance devraient également être chargées du contrôle des performances des prestataires de services de la circulation aérienne, ainsi que d'imposer des mesures correctrices, le cas échéant.
- (26) Les projets de plans de performance devraient contenir des objectifs de performance en route cohérents avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ainsi qu'avec des objectifs de performance terminaux dans les domaines de performance clés que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, tout en tenant compte des spécificités locales et des interdépendances entre les domaines de performance clés et la sécurité, et conformes à certains critères qualitatifs, de manière à garantir autant que possible que les objectifs fixés sont effectivement atteints.
- (27) Les performances du réseau devraient être soumises à des critères spécifiques, eu égard à la nature particulière des fonctions de réseau. Le réseau devrait être soumis à des objectifs de performance dans les domaines clés de performance que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique.
- (28) Le système de tarification devrait reposer sur le principe selon lequel les usagers de l'espace aérien devraient payer les coûts supportés pour la fourniture des services et mis à leur disposition ou utilisés à leur profit non couverts par d'autres moyens. Les coûts encourus en lien avec la fourniture de services de navigation aérienne par les autorités nationales des États membres, y compris les autorités nationales compétentes et les autorités nationales de surveillance ainsi qu'EUROCONTROL et le gestionnaire de réseau, peuvent être inclus dans les coûts fixés pouvant être imputés aux usagers de l'espace aérien. Les redevances devraient favoriser la fourniture sûre, efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et d'efficacité économique, ainsi que les objectifs de performance, et soutenir la réduction de l'impact de l'aviation sur l'environnement.

- (29) Les États membres devraient être autorisés à prévoir la modulation des redevances visant à améliorer les performances environnementales et la qualité du service, notamment grâce à l'utilisation accrue de carburants de substitution durables, à l'augmentation des capacités et à la réduction des retards, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal. La Commission devrait réaliser une étude de faisabilité portant sur l'incidence de la modulation des redevances sur le trafic aérien et les parties prenantes; ainsi que sur la contribution de cette modulation à la mise en œuvre des objectifs du ciel unique européen.
- (30)
- (30 *bis*) Des mécanismes tels que la prolongation, la suspension d'une période de référence en cours ou l'adaptation des objectifs de performance au cours d'une période de référence devraient être mis en place pour faire face à des événements imprévisibles et importants ayant une incidence notable sur la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification, lorsqu'un écart significatif peut être observé par rapport aux prévisions de trafic.
- (30 *ter*) Sans préjudice de la procédure prévue à l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la Commission devrait s'assurer du respect par les États membres des exigences fixées dans le cadre des systèmes de performance et de tarification et peut, le cas échéant, émettre un avis sur la question du respect de ces exigences.
- (31) Il convient de prendre des dispositions pour garantir la transparence des comptes des prestataires de services de navigation aérienne, afin d'éviter les subventions croisées et les distorsions qui en résultent.
- (32) Les fonctions de réseau devraient contribuer au développement durable du système de transport aérien et soutenir la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Elles devraient faciliter une utilisation durable, efficace et écologiquement optimale de l'espace aérien et des ressources limitées, tenir compte des besoins opérationnels dans le déploiement de l'infrastructure du réseau européen de gestion du trafic aérien et fournir un soutien en cas de crise du réseau.

(32 *bis*) Plusieurs fonctions de réseau, telles que la gestion des courants de trafic aérien, doivent être coordonnées au niveau central par un organisme unique à l'appui des actions entreprises par les États membres et les parties prenantes opérationnelles concernées. C'est pourquoi, un certain nombre de tâches contribuant à l'exécution de ces fonctions devraient être exécutées par un gestionnaire de réseau, dont l'action devrait associer toutes les parties prenantes opérationnelles concernées. Les tâches spécifiques du gestionnaire de réseau devraient être définies dans le présent règlement. Le gestionnaire de réseau devrait être nommé par la Commission. La Commission devrait désigner EUROCONTROL, compte tenu de l'expertise approfondie de cette organisation dans le domaine de l'aviation, ou un autre organisme impartial et compétent, pour accomplir ces tâches.

(33) Les parties prenantes opérationnelles, qui doivent mettre en œuvre des fonctions de réseau aux niveaux local et opérationnel, ainsi que les États membres, devraient être pleinement associés à la mise en œuvre de ces fonctions et au processus décisionnel. En conséquence, le gestionnaire de réseau devrait prendre des mesures dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif fondé, en particulier, sur la consultation des parties prenantes opérationnelles et des États membres, ainsi que sur des modalités de travail et des processus opérationnels détaillés. Dans ce processus décisionnel coopératif, l'intérêt du réseau devrait prévaloir autant que possible, sans préjudice des besoins en matière de sécurité et de défense, et de manière à permettre de résoudre les problèmes et de trouver un consensus dans la mesure du possible. De plus, afin de garantir une gouvernance appropriée en ce qui concerne l'exécution des fonctions de réseau, il convient de mettre en place un comité de gestion du réseau assurant une représentation appropriée des intérêts de tous les acteurs participant à la mise en œuvre de ces fonctions. Sans préjudice de la consultation du comité de gestion du réseau sur des décisions réglementaires ou stratégiques telles que l'approbation du plan de réseau stratégique, les mesures adoptées dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif et par le comité de gestion du réseau devraient être de nature opérationnelle ou technique, assurant le fonctionnement du réseau au jour le jour conformément aux objectifs du présent règlement. Les pouvoirs de décision du gestionnaire de réseau et du comité de gestion du réseau, ainsi que le champ d'application du processus décisionnel coopératif, devraient être clairement définis. Les actes adoptés dans le cadre des fonctions de réseau devraient être soumis, le cas échéant, à un contrôle juridictionnel conformément aux conditions prévues par le traité.

(34)

(35)

(36) La fourniture d'informations aéronautiques complètes, de haute qualité et disponibles en temps utile a une incidence significative sur la sécurité et sur la facilitation de l'accès à l'espace aérien de l'Union et sur les possibilités de déplacement à l'intérieur de celui-ci. L'accès à ces données devrait être facilité grâce à une infrastructure d'information appropriée.

(37) L'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien ne peut être réalisée que par une coopération étroite entre les utilisateurs civils et militaires de cet espace qui, dans la pratique, repose principalement sur la gestion souple de l'espace aérien et sur une coordination efficace entre les autorités civiles et militaires telle qu'elle est prévue par l'OACI. Il convient, en vue de garantir l'application uniforme de ce concept, d'habiliter la Commission à adopter des actes d'exécution, dans les limites de la politique commune des transports et sans préjudice des responsabilités des États membres sur leur espace aérien.

(38) Le projet SESAR vise à permettre le développement sûr, efficace et durable sur le plan environnemental du transport aérien en modernisant le système européen et mondial de GTA. Pour qu'il soit pleinement efficace, il y a lieu de veiller à une bonne coordination entre les phases du projet. Le plan directeur européen de gestion du trafic aérien devrait résulter de la phase de définition de SESAR et contribuer à la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

(39) Le concept de projets communs devrait viser à mettre en œuvre, en temps utile, de manière coordonnée et synchronisée, les changements opérationnels essentiels recensés dans le plan directeur GTA européen qui ont une incidence sur l'ensemble du réseau. La Commission devrait être chargée d'effectuer une analyse coûts-avantages du financement en vue d'accélérer le déploiement du projet SESAR.

(40) Le respect des exigences applicables aux systèmes et composants de GTA établis par le règlement (UE) 2018/1139 devrait garantir l'interopérabilité de ces systèmes et composants, dans l'intérêt du ciel unique européen.

(41)

- (42) Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre du présent règlement, notamment en ce qui concerne la désignation de l'organe d'évaluation des performances, la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification, y compris la fixation d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union, les critères et les procédures d'évaluation des projets de plans de performance et d'objectifs de performance des prestataires de services de la circulation aérienne et du gestionnaire de réseau, l'évaluation et l'approbation des plans de performance, le contrôle des performances, les règles relatives à la fourniture des informations sur les coûts et les redevances, le contenu et l'établissement de l'assiette des coûts pour le calcul des redevances et la fixation des taux unitaires pour les services de navigation aérienne, les mécanismes d'incitation et de partage des risques, les règles d'exécution des fonctions de réseau, la nomination du gestionnaire de réseau et les conditions de cette nomination, ainsi que les tâches du gestionnaire de réseau, le comité de gestion du réseau, le processus décisionnel coopératif et les mécanismes de gouvernance du réseau, les exigences relatives à la disponibilité des données opérationnelles, l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien, l'établissement de projets communs et des mécanismes de gouvernance y afférents, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹³. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission ne devrait pas adopter le projet d'acte d'exécution.
- (43) Les organisations sociales et professionnelles du personnel devraient, respectivement, être consultés sur toutes les mesures proposées ayant une dimension sociale, technologique et humaine importante ou des implications liées aux performances. À l'échelle de l'Union, le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission¹⁴ et le groupe d'experts sur la dimension humaine devrait également être consulté.
- (44) Les pénalités prévues en cas d'infraction au présent règlement devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives, sans porter atteinte à la sécurité.

¹³ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement Européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

¹⁴ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

(44 *ter*) Le présent règlement ne devrait pas faire obstacle à l'application, par les États membres, de mesures nécessaires à la sauvegarde des intérêts essentiels de la politique de sécurité ou de défense. De plus, il ne porte pas atteinte à la compétence qu'ont les États membres d'adopter des dispositions relatives à l'organisation de leurs forces armées. Cette compétence des États membres peut les amener à prendre des mesures permettant à leurs forces armées de disposer d'un espace aérien suffisant pour maintenir un niveau de formation et d'entraînement adéquat. Il convient donc de prévoir une clause de sauvegarde pour permettre l'exercice de cette compétence.

(45)

(46) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la mise en œuvre du ciel unique européen, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de la dimension transnationale de l'action, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement fixe des règles pour la création et le bon fonctionnement du ciel unique européen en vue de renforcer les normes de sécurité de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien. Le ciel unique européen comporte un réseau paneuropéen cohérent, un espace aérien progressivement plus intégré, des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien fondés sur la sécurité, l'efficacité, l'interopérabilité et la modernisation technologique, au profit de tous les usagers de l'espace aérien, des citoyens et de l'environnement.
2. L'application du présent règlement ne porte pas atteinte à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien ni aux besoins des États membres en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense, visées à l'article 44. Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations et à l'entraînement militaires. La coordination avec les autorités militaires est assurée afin de déterminer les incidences potentielles de l'application du présent règlement sur les activités militaires et y remédier.
3. L'application du présent règlement ne porte pas atteinte aux droits et aux devoirs des États membres découlant de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (ci-après la "convention de Chicago"). Dans ce contexte, le présent règlement vise à aider, dans les limites de son champ d'application, les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que celles-ci sont dûment prises en compte dans le cadre du présent règlement et des règles arrêtées pour son exécution.

4. Le présent règlement s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur de la région EUR de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les États membres assurent la prestation de services de la circulation aérienne. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à l'espace aérien situé à l'intérieur d'autres régions de l'OACI et placé sous leur responsabilité, à condition qu'ils en informent la Commission et les autres États membres.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) "service de contrôle d'aérodrome": un service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome;
- 2) "service d'information aéronautique": un service établi pour fournir, dans une zone de couverture définie, les informations et les données aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne;
- 2 bis) "Agence": l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne établie par le règlement (UE) 2018/1139;
- 3) "prestataire de services de navigation aérienne": toute entité publique ou privée fournissant un ou plusieurs services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- 4) "services de navigation aérienne" (ANS): les services de la circulation aérienne, les services de communication, de navigation et de surveillance (CNS) y compris les services qui augmentent les signaux émis par les satellites des constellations principales du GNSS aux fins de la navigation aérienne, les services météorologiques destinés à la navigation aérienne (MET), les services d'information aéronautique (AIS) et les services de données pour la circulation aérienne (ADS);
- 5) "service du contrôle de la circulation aérienne": un service assuré dans le but:
 - a) d'empêcher:
 - i) les abordages entre aéronefs;

- ii) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles;
 - b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
- 6) "services de données pour la circulation aérienne": les services consistant à collecter, agréger et intégrer des données opérationnelles provenant de prestataires de services de surveillance, de prestataires de services météorologiques (MET) et de services d'information aéronautique (AIS) ainsi que de fonctions de réseau et d'autres entités pertinentes produisant des données opérationnelles, et à fournir des données traitées à des fins de contrôle de la circulation aérienne et de gestion du trafic aérien;
- 8) "gestion des courants de trafic aérien" (ATFM): une fonction mis en place dans le but de contribuer à un écoulement en toute sécurité, ordonné et rapide du trafic aérien couvrant la totalité du trajet en veillant à ce que la capacité de contrôle du trafic aérien soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par les prestataires de services de la circulation aérienne appropriés;
- 9) "gestion du trafic aérien": le regroupement des fonctions et des services embarqués et au sol (services de la circulation aérienne, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien, y compris la conception des procédures de vol) requis pour assurer le mouvement sûr et efficace des aéronefs durant toutes les phases d'exploitation;
- 10) "services de la circulation aérienne": selon le cas, les services d'information de vol, les services d'alerte, les services consultatifs de la circulation aérienne et les services du contrôle de la circulation aérienne (services de contrôle régional, services de contrôle d'approche et services de contrôle d'aérodrome);
- 11) "bloc d'espace aérien": un espace aérien dont les dimensions sont définies, dans l'espace et dans le temps, consistant en une ou plusieurs structures d'espace aérien, à l'intérieur duquel sont fournis des services de navigation aérienne;
- 12) "gestion de l'espace aérien": une fonction de planification et de suivi dont l'objectif principal est d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien disponible grâce à un partage horaire dynamique de ce dernier et, par moments, à la ségrégation entre diverses catégories d'usagers de l'espace aérien en fonction de leurs besoins à court terme;
- 13) "structure de l'espace aérien": un volume spécifique d'espace aérien défini en vue d'assurer l'exploitation sûre et optimale de la gestion du trafic aérien;

- 14) "usagers de l'espace aérien": les exploitants d'aéronefs exploités conformément aux règles de la circulation aérienne générale;
- 15) "service d'alerte": un service assuré dans le but d'alerter les organismes compétents lorsque des aéronefs ont besoin d'une aide en matière de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;
- 16) "contrôle d'approche": un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ;
- 17) "contrôle régional": un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur de régions de contrôle;
- 18) "valeur de référence": une valeur définie aux fins de la fixation d'objectifs de performance et estimée en utilisant des coûts réels ou des coûts unitaires réels au cours de l'année précédant le début de la période de référence concernée;
- 19) "groupe de référence": un groupe de prestataires de services de la circulation aérienne ayant un environnement opérationnel et économique similaire;
- 20) "valeur de ventilation": la valeur obtenue, pour un prestataire de services de la circulation aérienne donné, en ventilant un objectif de performance à l'échelle de l'Union au niveau d'un ou de plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne et utilisée comme référence pour évaluer la cohérence de l'objectif de performance fixé dans le projet de plan de performance avec l'objectif de performance à l'échelle de l'Union;
- 21) "certificat": un certificat tel que défini à l'article 3, paragraphe 12, du règlement (UE) 2018/1139;
- 22) "service commun d'information": un service consistant à user des données statiques et dynamiques afin de permettre la fourniture de services U-space pour la gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord;
- 23) "services de communication": services aéronautiques fixes et mobiles destinés à permettre les communications sol/sol, air/sol et air/air à des fins de contrôle de la circulation aérienne;
- 24) "composants": les objets tangibles, tels que le matériel, et les objets intangibles, tels que les logiciels, dont dépend l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien;

- 25) "région de contrôle": un espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface;
- 26) "processus décisionnel coopératif": un processus dans lequel les décisions se prennent en interaction et concertation avec les autorités concernées des États membres, les parties prenantes opérationnelles et les autres acteurs éventuels tout en visant le consensus;
- 27) "services transfrontaliers": des services de navigation aérienne fournis dans un État membre par un prestataire de services ayant son principal établissement dans un autre État membre;
- 28) "déclaration": aux fins de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, une déclaration au sens de l'article 3, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/1139;
- 30) "zone tarifaire en route": le volume d'espace aérien s'étendant du sol jusque et y compris l'espace aérien supérieur, dans lequel des services de navigation aérienne en route sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique et un taux unitaire unique sont établies;
- 31) "EUROCONTROL": l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne établie par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960;
- 32) "réseau européen de gestion du trafic aérien" (EATMN): l'ensemble des systèmes, visés au point 3.1 de l'annexe VIII du règlement (UE) 2018/1139, permettant la fourniture de services de navigation aérienne dans l'Union, y compris les interfaces aux frontières avec les pays tiers;
- 33) "plan directeur européen de gestion du trafic aérien": le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil¹⁵, et ses modifications ultérieures;
- 34) "gestion souple de l'espace aérien": un concept de gestion de l'espace aérien, tel que décrit par l'OACI, fondé sur le principe fondamental selon lequel l'espace aérien n'est pas désigné comme un espace aérien purement civil ou militaire, mais est plutôt considéré comme un ensemble dans lequel tous les besoins des utilisateurs doivent être pris en compte dans la mesure du possible;

¹⁵ JO L 95 du 9.4.2009, p. 41.

35) "service d'information de vol": un service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

35 *ter*) "bloc d'espace aérien fonctionnel": un bloc d'espace aérien fondé sur des besoins opérationnels et défini indépendamment des frontières nationales, où la fourniture des services de navigation aérienne et des fonctions connexes est fondée sur la performance et optimisée en vue de la mise en place, au niveau de chaque bloc d'espace aérien fonctionnel, d'une coopération renforcée entre les prestataires de services de navigation aérienne ou, le cas échéant, d'un fournisseur intégré;

35 *quater*) "conception des procédures de vol": toutes les tâches relatives à la conception d'une procédure de vol aux instruments;

36) "circulation aérienne générale": tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que tous les mouvements d'aéronefs d'État (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane et de police) lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), établie par la convention de Chicago;

37) "interopérabilité": un ensemble de propriétés fonctionnelles, techniques et opérationnelles que doivent posséder les systèmes et les composants de l'EATMN ainsi que les procédures relatives à son exploitation, afin d'assurer l'exploitation sûre, efficace et sans solution de continuité de ce réseau;

38) "services météorologiques destinés à la navigation aérienne (MET)": les installations et les services qui fournissent des prévisions, des alertes, des bulletins et des observations météorologiques aux fins de la navigation aérienne ainsi que toute autre information ou donnée météorologique fournie par les États à des fins aéronautiques;

39) "autorité nationale compétente": les entités au sens de l'article 3, point 34), du règlement (UE) 2018/1139;

40) "autorité nationale de surveillance": l'organisme national ou les organismes nationaux chargés par un État membre des tâches prévues par le présent règlement;

41) "services de navigation": les installations et les services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps;

42) "crise de réseau": une incapacité d'assurer la prestation de services de gestion du trafic aérien et /ou de navigation aérienne au niveau requis en raison d'une perte importante de capacité du réseau, ou d'un déséquilibre important entre la capacité du réseau et la demande, ou d'une défaillance importante des flux d'information ou de l'intégrité dans une ou plusieurs parties du réseau à la suite d'une situation inhabituelle ou imprévue;

43) "gestionnaire de réseau": l'entité chargée des tâches nécessaires pour contribuer à l'exécution des fonctions de réseau visées à l'article 26, conformément à l'article 27;

43 *bis*) "plan de réseau opérationnel": un plan établi dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif pour mettre en œuvre au niveau opérationnel les objectifs des fonctions de réseau et contribuer aux objectifs de performance;

43 *ter*) "plan de réseau stratégique": un plan établi dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif orientant le développement à long terme du réseau;

43 *quater*) "circulation aérienne opérationnelle": tous les vols qui ne sont pas conformes aux dispositions prévues pour la circulation aérienne générale et pour lesquels des règles et procédures ont été spécifiées par des autorités nationales appropriées;

44) "données opérationnelles": les informations relatives à toutes les phases d'un vol et qui sont nécessaires à des fins opérationnelles pour les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports et les autres acteurs concernés;

44 *bis*) "parties prenantes opérationnelles": les usagers civils et militaires de l'espace aérien, les prestataires de services de navigation aérienne civils et militaires, ainsi que les exploitants d'aéroports;

45) "plan de performance": un plan visant à améliorer la performance des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau;

46) "mise en service": la première mise en exploitation après l'installation initiale ou amélioration d'un système;

47) "réseau de routes": un réseau de routes définies pour l'acheminement des courants de trafic aérien dans la mesure où l'exige la fourniture de services du contrôle de la circulation aérienne;

48) "phase de définition de SESAR": la phase qui comprend l'établissement et la mise à jour de la vision à long terme du projet SESAR, du concept connexe d'exploitation permettant des améliorations à chaque étape du vol, des changements opérationnels essentiels requis au sein du réseau européen de gestion du trafic aérien (EATMN) et des priorités de développement et de déploiement requises;

49) "phase de déploiement de SESAR": les phases successives d'industrialisation et de mise en œuvre au cours desquelles sont menées les activités suivantes: normalisation, production et certification des équipements et processus au sol et embarqués nécessaires à la mise en œuvre des solutions SESAR (industrialisation); et l'acquisition, l'installation et la mise en service d'équipements et de systèmes fondés sur des solutions SESAR, y compris les procédures opérationnelles associées (mise en œuvre);

50) "phase de développement de SESAR": la phase au cours de laquelle sont menées des activités de recherche, de développement et de validation visant à fournir des solutions SESAR parvenues à maturité;

51) "projet SESAR": le projet destiné à moderniser la gestion du trafic aérien en Europe, qui vise à doter l'Union d'une infrastructure de gestion du trafic aérien performante, normalisée et interopérable, et qui consiste en un cycle d'innovation comprenant la phase de définition de SESAR, la phase de développement de SESAR et la phase de déploiement de SESAR;

52) "solution SESAR": un résultat déployable de la phase de développement de SESAR introduisant des procédures ou des technologies opérationnelles normalisées et interopérables qui sont nouvelles ou améliorées;

53) "services de surveillance": les installations et les services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre;

54) "système": les composants au sol ou embarqués, ainsi que les équipements spatiaux qui fournissent un appui aux services de navigation aérienne pour toutes les phases de vol;

56) "zone tarifaire terminale": un aéroport ou un groupe d'aéroports se trouvant sur les territoires d'un État membre ou de plusieurs États membres, dans lequel des services de navigation aérienne terminaux sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique et un taux unitaire unique sont établis;

57) "amélioration": toute modification qui change les caractéristiques opérationnelles d'un système;

Article 2 bis

Blocs d'espace aérien fonctionnels

1. Les États membres peuvent mettre en place un bloc d'espace aérien fonctionnel afin d'améliorer la coopération et la coordination en vue de favoriser les performances du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen. Sans préjudice de l'article 5, paragraphes 3 à 5 *bis*, du présent règlement, les États membres peuvent s'acquitter conjointement de tout ou partie des obligations qui leur incombent en vertu des articles 3, 4, 5, 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 8, 10, 13, 13 *bis*, 13 *ter* et 17 du présent règlement et des règles de mise en œuvre adoptées sur la base de celles-ci au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel.
2. Le cas échéant, la coopération peut également s'étendre aux pays tiers prenant part aux blocs d'espace aérien fonctionnels.
4. Des blocs d'espace aérien fonctionnels sont mis en place au moyen d'un accord international conclu entre les États membres concernés et, le cas échéant, les pays tiers concernés responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien couvert par le bloc d'espace aérien fonctionnel. L'accord et la liste des obligations que les États membres ont l'intention de mettre en œuvre conjointement sont notifiés à la Commission.

CHAPITRE II

AUTORITES NATIONALES DE SURVEILLANCE

Article 3

Nomination, établissement et exigences concernant les autorités nationales de surveillance

1. Les États membres désignent ou instituent, conjointement ou individuellement, un ou plusieurs organismes faisant fonction d'autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées par le présent règlement.
2. L'autorité nationale de surveillance exerce ses compétences de manière impartiale, indépendante et transparente et est organisée, dotée d'effectifs, gérée et financée en conséquence.
3. L'autorité nationale de surveillance est indépendante de tous les prestataires de services de navigation sur le plan organisationnel, hiérarchique et décisionnel, notamment en évitant les conflits d'intérêt avec ces prestataires de services. Cette indépendance n'empêche pas cette autorité et ces prestataires de services de faire partie de la même fonction publique, de la même entité publique ou de la même administration.

4. Les États membres peuvent instituer des autorités qui sont compétentes soit pour plusieurs secteurs réglementés, soit en ce qui concerne plusieurs domaines de réglementation dans le secteur des transports, à condition que ces autorités réglementaires intégrées satisfassent aux exigences d'indépendance énoncées dans le présent article. L' autorité nationale de surveillance peut être liée, en ce qui concerne sa structure organisationnelle, à d'autres autorités publiques, notamment l'autorité nationale de concurrence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil¹⁶, l'autorité nationale compétente ou, le cas échéant, une autorité nationale des transports, à condition que l'organisme conjoint ainsi créé satisfasse aux exigences d'indépendance énoncées dans le présent article.

9. Les États membres notifient à la Commission le nom et l'adresse des autorités nationales de surveillance et les changements apportés à ces données, ainsi que les mesures prises pour assurer le respect du présent article.

Article 4

Tâches des autorités de surveillance nationales

1. L'autorité nationale de surveillance exécute les tâches qui lui sont assignées en vertu du présent règlement et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, en particulier les tâches suivantes:

- a) vérification de la conformité aux exigences nationales en matière de sécurité et de défense et le respect de celles-ci par les prestataires de services visés à l'article 7, paragraphe 1 *bis*, point b) et à l'article 8, paragraphe 4, point d);
- c) évaluation et approbation de la fixation des prix pour la fourniture du service commun d'information, conformément à l'article 9;
- d) élaboration du projet de plan de performance, y compris la fixation de critères de répartition des coûts et la définition des objectifs de performance, le suivi des performances et les systèmes de tarification tels que définis aux articles 10 à 13 *ter*, 17 et aux articles 19 à 22 et dans les actes d'exécution visés aux articles 18 et 23 et dans les limites desdits articles et actes;

¹⁶ Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité (JO L 1 du 4.1.2003, p. 1).

- e) supervision de l'application du règlement en ce qui concerne la transparence des comptes conformément à l'article 25, auditent ou vérifient et approuvent les données financières visées à l'article 25, paragraphe 4.

3. Chaque autorité nationale de surveillance, en coordination avec l'autorité nationale compétente lorsqu'il s'agit d'une entité différente, mène les activités de suivi nécessaires, y compris, le cas échéant, les inspections et les audits, pour déceler toute éventuelle non-conformité, par des entités faisant l'objet de leur surveillance au titre du présent règlement, aux exigences énoncées dans le présent règlement ainsi que dans les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. En cas de non-conformité, les autorités nationales de surveillance décident des mesures correctives à prendre et les appliquent.

Les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports et les prestataires de services communs d'information concernés se conforment aux mesures d'exécution prises par les autorités nationales de surveillance dans ce contexte. Dans le cas de services transfrontaliers, l'État membre concerné, ou son autorité nationale de surveillance, peut demander à l'État membre dans lequel le prestataire de services est établi ou a son principal établissement, ou à l'autorité nationale de surveillance de cet État membre, de lui apporter un soutien pour surmonter toute difficulté d'application. Les deux États membres, ou leurs autorités nationales de surveillance, s'efforcent de coopérer à cette fin.

Article 5

Coopération entre les autorités nationales de surveillance

1. Les autorités nationales de surveillance échangent des informations le cas échéant, en particulier les informations relatives à leurs travaux et processus de prise de décision, à leurs meilleures pratiques et procédures, ainsi qu'à l'application du présent règlement. À cette fin, les autorités nationales de surveillance peuvent participer et collaborer au sein d'un réseau qui se réunit régulièrement.
2. Les autorités nationales de surveillance coopèrent étroitement, en particulier, dans le cas de la fourniture de services transfrontaliers et de la fourniture de services de navigation aérienne dans un espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans leurs tâches de suivi et de surveillance et dans le traitement des inspections et des enquêtes.

3. Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne dans un espace aérien relevant de la responsabilité de deux États membres ou plus, notamment en ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels, les États membres concernés concluent, le cas échéant, un accord sur la surveillance qu'ils ou leurs autorités doivent exercer en vertu du présent règlement à l'égard des prestataires de services de navigation aérienne concernés,

4. Dans le cas de la fourniture de services de navigation aérienne dans un espace aérien relevant de la responsabilité d'un autre État membre, les accords visés au paragraphe 3 prévoient la reconnaissance mutuelle de la décharge, par chacun des États membres ou leurs autorités, des tâches énoncées dans le présent règlement et des résultats de la décharge de ces tâches. Ils précisent également quelle autorité nationale de surveillance est chargée des tâches visées à l'article 4, paragraphe 1.

5. Lorsque le droit national le permet et afin de nouer une coopération régionale, les autorités de surveillance nationales peuvent également conclure des accords sur le partage des responsabilités touchant aux tâches de contrôle.

5 bis. Les accords visés au présent article sont notifiés à la Commission.

CHAPITRE III

FOURNITURE DE SERVICES

Article 6

Fourniture de services par des prestataires de services de navigation aérienne

2. Sans préjudice de l'article 7, de l'article 7 *bis* et de l'article 8, paragraphe 4, du présent règlement, une entité qui satisfait aux exigences énoncées aux articles 41 du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, est autorisée à fournir des services de navigation aérienne pour les usagers de l'espace aérien au sein de l'Union, dans des conditions non discriminatoires.

2 *bis*. Dans le cas où un État membre a accordé à un prestataire de services de navigation aérienne une dérogation à l'obligation de détenir un certificat en vertu de l'article 41, paragraphe 6, du règlement (UE) 2018/1139, cet État membre peut, nonobstant le paragraphe 2, autoriser ce prestataire de services à fournir des services de navigation aérienne dans la partie de l'espace aérien relevant de sa responsabilité pour laquelle cette dérogation a été accordée et dans le respect des conditions énoncées audit article.

3. Nonobstant le paragraphe 2, les États membres peuvent autoriser la fourniture par les militaires des services de navigation aérienne visés à l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/1139 dans tout ou partie de l'espace aérien sous leur responsabilité, sans certification et/ou application de tout ou partie du présent règlement. Dans de tels cas, l'État membre concerné notifie sa décision à la Commission et aux autres États membres. La fourniture de ces services est conforme aux conditions énoncées à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/1139.

Article 7

Désignation des prestataires de services de la circulation aérienne

1. Les États membres garantissent la fourniture des services de la circulation aérienne en exclusivité dans des blocs d'espace aérien spécifiques appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité. À cet effet, les États membres désignent, individuellement ou collectivement, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne. Les États membres disposent d'un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne la désignation d'un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, à condition que le ou les prestataires de services de la circulation aérienne satisfassent aux exigences énoncées dans le présent article.

1 *bis*. Les prestataires de services de la circulation aérienne respectent les conditions cumulatives suivantes:

- a) ils sont détenteurs d'un certificat en vertu de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 ou d'une déclaration valable au titre de l'article 41, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/1139, sauf s'ils sont exemptés de l'obligation de certification en vertu de l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/1139;
- b) ils respectent les exigences nationales en matière de sécurité et de défense;
- c) leur principal établissement est situé sur le territoire d'un État membre;
- d) ils sont détenus à plus de 50 % et effectivement contrôlés par des États membres ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sauf disposition contraire contenue dans un accord avec un pays tiers auquel l'Union est partie.

Par dérogation aux points c) et d), un État membre peut désigner un prestataire de services de la circulation aérienne ayant son principal établissement dans un pays tiers et/ou ne satisfaisant pas à la condition énoncée au point d) pour fournir des services de circulation aérienne dans une partie limitée de l'espace aérien dont cet État membre est responsable lorsque cette partie de l'espace aérien voisine un espace aérien relevant de la responsabilité de ce pays tiers.

2. La désignation des prestataires de services de la circulation aérienne n'est soumise à aucune condition imposant que ces prestataires:

- a) soient détenus, directement ou par participation majoritaire, par l'État membre qui procède à la désignation ou par ses ressortissants;
- b) aient leur lieu d'exploitation principal ou leur siège social sur le territoire de l'État membre qui procède à la désignation;
- c) utilisent uniquement des installations dans l'État membre qui procède à la désignation lorsque l'application de telles conditions entraîne une restriction injustifiée à la libre prestation des services ou à la liberté d'établissement.

3. Les États membres précisent les droits et obligations des prestataires de services de la circulation aérienne, désignés conformément au présent article.

4. Les États membres informent immédiatement la Commission et les autres États membres de toute décision prise dans le cadre du présent article concernant la désignation de prestataires de services de la circulation aérienne dans des blocs d'espace aérien spécifiques pour ce qui concerne l'espace aérien relevant de leur responsabilité.

Article 7 bis

Désignation des prestataires de MET

1. Les États membres peuvent désigner, individuellement ou collectivement, un prestataire de MET pour fournir, sur une base exclusive, tout ou partie des données météorologiques pour la totalité ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, compte tenu de considérations de sécurité.

2. Les États membres notifient sans délai, à la Commission et aux autres États membres, toute décision prise sur la base du présent article.

Article 7 ter

Relations entre prestataires de services de navigation aérienne

1. Les prestataires de services de navigation aérienne peuvent recourir aux services d'autres prestataires de services qui sont titulaires d'un certificat en vertu de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 ou d'une déclaration valable au titre de l'article 41, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/1139, sauf s'ils sont exemptés de l'obligation de certification en vertu de l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/1139. Une telle coopération se fait conformément à l'article 8 du présent règlement, le cas échéant.

Pour les prestataires de services de la circulation aérienne désignés conformément à l'article 7 et les prestataires de MET désignés conformément à l'article 7 *bis*, cette coopération est soumise à l'autorisation des États membres concernés.

2. Aux fins du paragraphe 1, les prestataires de services de navigation aérienne formalisent leurs partenariats par des accords écrits, ou par des arrangements juridiques équivalents, qui précisent les obligations, y compris les règlements financiers s'il y a lieu, et les fonctions spécifiques de chaque prestataire. Ces accords ou arrangements sont notifiés à l'autorité ou aux autorités de surveillance nationale(s) concernée(s).

Pour les prestataires de services de la circulation aérienne désignés conformément à l'article 7 et les prestataires de MET désignés conformément à l'article 7 *bis*, les termes de cet accord sont soumis à l'approbation des États membres concernés.

Article 8

Conditions relatives à la fourniture de services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), de services d'information aéronautique (AIS), de services de données pour la circulation aérienne (ADS), de services météorologiques (MET) et à la fourniture de services de la circulation aérienne pour le contrôle d'approche et d'aérodrome

1. Sans préjudice des droits et obligations définis par l'État qui procède à leur désignation en vertu de l'article 7, paragraphe 3, les prestataires désignés de services de la circulation aérienne peuvent décider d'acquérir des services CNS, AIS ou ADS.

1 *bis*. Sauf dans les cas où les États membres ont désigné un prestataire de MET conformément à l'article 7 *bis*, les États membres peuvent autoriser les prestataires de services de la circulation aérienne à acquérir des MET.

1 *ter*. Les États membres peuvent autoriser les exploitants d'aéroports ou un groupe d'exploitants d'aéroports à acquérir des services de la circulation aérienne aux fins du contrôle d'aérodrome et/ou des tels services aux fins du contrôle d'approche.

Dans ce cas, le cahier de charges, y compris les exigences relatives à la qualité du service, est soumis à l'approbation des États membres. Ces derniers désignent le prestataire de services sélectionné à la suite de la passation de marché visée au présent paragraphe.

4. Un prestataire de services CNS, AIS, ADS, MET ou de services de la circulation aérienne aux fins du contrôle d'aérodrome ou du contrôle d'approche ne peut être sélectionné et, le cas échéant, désigné pour fournir des services dans un État membre à la suite d'une passation de marché en vertu des paragraphes 1, 1 *bis* ou 1 *ter*, qu'à la condition de respecter les conditions cumulatives suivantes:

- a) il est titulaire d'un certificat en vertu de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 ou d'une déclaration valable au titre de l'article 41, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/1139, sauf s'il est exempté de l'obligation de certification en vertu de l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/1139;
- b) son principal établissement est situé sur le territoire d'un État membre;
- c) il est détenu à plus de 50 % et effectivement contrôlé par des États membres ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sauf disposition contraire contenue dans un accord avec un pays tiers auquel l'Union est partie; et
- d) il satisfait aux exigences en matière de sécurité et de défense nationales.

Par dérogation aux points b) et c), tout fournisseur de services mondiaux de satellites auxquels un certificat a été délivré en vertu de l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139 pour la fourniture de services dans l'Union avant l'adoption du présent règlement peut être sélectionné pour fournir de tels services dans l'Union, même s'il ne remplit pas les conditions énoncées aux points b) et c).

5. Les articles 13, 13 *bis*, 13 *ter* et 17 et les mesures d'exécution relatives à ces articles adoptées sur la base de l'article 18 ne s'appliquent pas aux services de MET fournis par des prestataires de MET sélectionnées, ni aux prestataires de services de la circulation aérienne désignés à la suite d'une procédure de passation de marché menée conformément aux paragraphes 1 *bis* et 1 *ter*. Les prestataires de services de la circulation aérienne concernés fournissent des données pertinentes sur la performance des services de navigation aérienne dans les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a) et dans l'aire de sécurité à l'autorité nationale de surveillance et à la Commission à des fins de suivi.

Article 9

Fourniture de services communs d'information

1. Lorsque des services communs d'information sont fournis, les données diffusées présentent l'intégrité et la qualité nécessaires à la fourniture en toute sécurité et sûreté de services pour la gestion du trafic des aéronefs sans équipage à bord.
2. Le fournisseur de services communs d'information remplit les conditions cumulatives suivantes:
 - a) il respecte les exigences nationales en matière de sécurité et de défense;
 - b) son principal établissement est situé sur le territoire d'un État membre; et
 - c) il est détenu à plus de 50 % et effectivement contrôlé par des États membres ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sauf disposition contraire contenue dans un accord avec un pays tiers auquel l'Union est partie.
3. Les coûts sur la base desquels se fonde le prix des services communs d'information sont inscrits dans un compte distinct des comptes pour toute autre activité de l'exploitant concerné et sont accessibles par l'autorité nationale de surveillance concernée.

Lorsque les services communs d'information sont fournis sur une base exclusive, les États membres imposent que le prix desdits services soit basé sur les coûts fixes et variables de la fourniture du service concerné et/ou comprenne une majoration reflétant un arbitrage approprié entre risque et rendement.

4. Le prix fixé par le prestataire de services communs d'information est sous réserve de l'évaluation et de l'approbation de l'autorité nationale de surveillance concernée. Le prix de ces services est rendu public.

5. Les données nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'aéronefs sans équipage dans l'espace aérien U-Space sont mises à disposition, sur une base non-discriminatoire, sans préjudice des intérêts relevant de la sécurité nationale, de l'ordre public et de la politique de défense par les prestataires de services de navigation aérienne. Les prestataires de services communs d'information n'utilisent ces données qu'aux fins opérationnelles des services qu'ils fournissent.

Les tarifs d'accès à ces données sont basés sur les coûts supplémentaires liés à la mise à disposition des données et le coût de production des données lorsque ces derniers coûts ne sont pas couverts au titre de l'article 20 et sauf si les États membres font appel à d'autres ressources financières pour couvrir ces coûts.

Article 9 bis

Disponibilité des données opérationnelles pour la circulation aérienne générale et accès à ces données

1. En ce qui concerne la circulation aérienne générale, les données opérationnelles pertinentes sont mises à disposition en temps réel, sur une base non discriminatoire et sans préjudice des intérêts relevant de la sécurité nationale, de l'ordre public et de la politique de défense, par tous les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les aéroports et le gestionnaire de réseau, y compris sur une base transfrontière et à l'échelle de l'Union. Cette disponibilité bénéficie aux prestataires de services de navigation certifiés ou déclarés, aux entités militaires chargées d'activités de sécurité et de défense, aux prestataires militaires de services de navigation aérienne, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports, ainsi qu'au gestionnaire de réseau. Ces données sont utilisées uniquement à des fins opérationnelles.

3. L'accès aux données opérationnelles pertinentes visées au paragraphe 1 est accordé gratuitement aux autorités chargées de la sécurité, de l'ordre public et de la défense, aux autorités nationales de surveillance, aux autorités nationales compétentes, au gestionnaire de réseau, ainsi qu'à l'Agence conformément au règlement (UE) 2018/1139.

4. La Commission détermine, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, les données opérationnelles spécifiques couvertes par le présent article et définit les modalités techniques de cette fourniture de données.

Article 9 ter

Organe d'évaluation des performances

1. Conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, la Commission peut, par voie d'actes d'exécution, désigner un organe d'évaluation des performances indépendant et impartial. Celui-ci n'a aucune fonction réglementaire ni aucun autre pouvoir de décision. Son rôle se limite à fournir, sur demande, des conseils et une assistance à la Commission et aux autorités nationales de surveillance, notamment en ce qui concerne la collecte, l'examen, la validation et la diffusion des données pertinentes, ainsi que la mise en œuvre du système de performance prévu aux articles 10 à 18 et du système de tarification défini aux articles 19 à 23. La Commission et les autorités nationales de surveillance demeurent responsables de l'exécution des tâches et obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement. La Commission supervise la bonne exécution des tâches de l'organe d'évaluation des performances.

2. Si la Commission décide de désigner un organe d'évaluation des performances conformément au paragraphe 1, elle adopte, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, des règles détaillées concernant, en particulier, la période de désignation de l'organe, sa composition, la procédure de sélection et de désignation ainsi que la durée du mandat de ses membres, y compris, le cas échéant, de son président, les indemnités, les dépenses et la rémunération de ses membres, les tâches de l'organe conformément au présent règlement et dans les limites de celui-ci, ainsi que les modalités financières spécifiques des activités de l'organe.

Article 10

Système de performance

1. Pour accroître les performances des services de navigation aérienne et de la gestion de réseau dans le ciel unique européen, un système de performance pour les services de navigation aérienne et la gestion de réseau s'applique conformément au présent article et aux articles 11 à 18.
2. Le système de performance est mis en œuvre sur des périodes de référence, qui sont de trois ans au minimum et de cinq ans au maximum. Le système de performance comprend:
 - a) des objectifs de performance à l'échelle de l'Union aux fins de services de navigation aérienne en route dans les domaines essentiels de performance que sont l'environnement, la capacité et l'efficacité économique pour chaque période de référence;
 - b) des plans de performance comportant des objectifs de performance contraignants et, le cas échéant, des mécanismes incitatifs dans les domaines de performance clés énoncés au point a) pour chaque période de référence;
 - c) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances dans les domaines de performance clés visés au point a) et à la lumière des indicateurs de sécurité pertinents définis en coordination avec l'Agence.
3. Le système de performance visé au paragraphes 1 et 2 est fondé sur:

- a) la collecte, la validation, l'examen, l'évaluation et la diffusion des données pertinentes relatives aux performances des services de navigation aérienne et de la gestion de réseau fournies par toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, les autorités nationales de surveillance, les autorités nationales compétentes, d'autres autorités nationales, l'Agence, le gestionnaire de réseau et EUROCONTROL;
- b) des indicateurs de performance clés pour la fixation d'objectifs dans les domaines de performance clés visés au paragraphe 2 *bis*;
- c) des indicateurs pour le contrôle des performances dans les domaines de performance clés visés au paragraphe 2 *bis* et des indicateurs de sécurité pertinents définis en coordination avec l'Agence;
- c *ter*) une méthode de calcul des valeurs de ventilation;
- d) des principes gouvernant la mise en place de plans de performance et d'objectifs de performance pour les services de navigation aérienne et pour la gestion de réseau, ainsi que le contenu de ces plans;
- e) l'évaluation des projets de plans de performance et d'objectifs de performance pour les services de navigation aérienne et la gestion de réseau;
- f) le suivi des plans de performance, y compris des mécanismes d'alerte appropriés pour la révision des plans et objectifs de performance et pour la révision des objectifs de performance à l'échelle de l'Union durant une période de référence;
- g) l'évaluation comparative des prestataires de services de navigation aérienne, le cas échéant;
- h) les mécanismes incitatifs, y compris les mesures financières à la fois incitatives et de dissuasion applicables lorsqu'un prestataire de services de la circulation aérienne dépasse ou ne respecte pas les objectifs de performance contraignants requis pour les services de navigation aérienne au cours de la période de référence, à moins que cette mauvaise performance ou ce dépassement ne soit dû à des raisons échappant au contrôle du prestataire de services de la circulation aérienne;
- i) les mécanismes de partage des risques en ce qui concerne le trafic et les coûts;
- j) le calendrier des activités de fixation des objectifs, d'évaluation des plans et objectifs de performance, de suivi et d'évaluation comparative;

- l) des mécanismes destinés à faire face aux événements imprévisibles et importants qui ont une incidence significative sur la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification.
4. La fixation des objectifs de performance figurant dans les plans de performance, l'élaboration et l'évaluation des projets de plans de performance, y compris la répartition des coûts entre les services, ainsi que le suivi et l'évaluation comparative des performances des services de navigation aérienne et de la gestion de réseau tiennent compte de l'incidence des spécificités locales ainsi que des facteurs qui échappent au contrôle du prestataire de services de la circulation aérienne et du gestionnaire de réseau.

Article 11

Définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union

1. Conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3 et aux paragraphes 2 et 3 du présent article, la Commission adopte les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route dans les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a) pour chaque période de référence, et définit la durée de cette période. En liaison avec ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission peut définir à titre complémentaire des valeurs de référence, des seuils d'alerte, des valeurs de ventilation et des groupes de référence, aux fins de permettre l'évaluation et l'approbation des projets de plans de performance conformément aux critères visés à l'article 13, paragraphes 3 et 3 *bis* et à l'article 13 *bis*.
2. Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union visés au paragraphe 1 sont définis sur la base des critères essentiels suivants:
 - a) ils ont pour but des améliorations progressives des performances environnementales, opérationnelles et économiques des services de navigation aérienne;
 - b) ils sont réalistes et réalisables au cours de la période de référence concernée, permettant la prestation efficiente, durable et résiliente des services de navigation aérienne, tout en favorisant des évolutions technologiques à plus long terme;

c) ils tiennent compte du contexte économique et opérationnel de la période de référence, y compris les prévisions de trafic et les données opérationnelles, ainsi que des interdépendances entre les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a), et de la nécessité d'atteindre les objectifs environnementaux de l'UE;

d) ils tiennent compte des indicateurs de sécurité visés à l'article 10, paragraphe 2, point c).

3. Aux fins de l'élaboration de ses décisions sur les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission consulte et recueille toutes les contributions nécessaires des autorités nationales, d'EUROCONTROL et des parties intéressées opérationnelles et peut demander l'avis de l'organe d'évaluation des performances lorsqu'un tel organe a été désigné conformément à l'article 9 *ter*.

Article 13

Plans de performance et objectifs de performance pour les services de navigation aérienne

1. Les États membres adoptent, pour chaque période de référence, individuellement ou collectivement au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, un projet de plan de performance, élaboré par l'autorité nationale de surveillance, avec des contributions d'autres autorités nationales, le cas échéant, sur la base notamment des contributions du ou des prestataires désignés de services de la circulation aérienne, pour tous les services de navigation aérienne que ce prestataire de service fournit et, le cas échéant, acquiert auprès d'autres prestataires.

Le projet de plan de performance est adopté après la définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et avant le début de la période de référence concernée.

1 *bis*. Avant le début de chaque période de référence, chaque autorité nationale de surveillance fixe les critères de répartition des coûts communs aux services de navigation aérienne en route et terminaux entre les deux catégories de services, en tenant compte du principe de la relation aux coûts. Il inclut ces informations dans le projet de plan de performance. L'autorité nationale de surveillance veille à ce que l'assiette des coûts pour les redevances soient conformes à ces critères et aux exigences de l'article 20.

1 *ter*. Pour chaque période de référence, l'autorité nationale de surveillance fixe et inclut dans le projet de plan de performance, dans les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a), des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route compatibles avec les objectifs de performance de l'Union et les objectifs de performance pour les services de navigation aérienne terminaux. Ces projets de plans de performance tiennent compte du plan directeur européen de gestion du trafic aérien, des interdépendances entre les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point c) et de la nécessité de satisfaire aux exigences de l'UE en matière de sécurité et aux objectifs environnementaux de l'UE.

2. Le projet de plan de performance visé au paragraphe 1 comprennent les informations pertinentes, en particulier des prévisions de trafic et des données opérationnelles, fournies par EUROCONTROL et le gestionnaire de réseau ou des sources locales, le cas échéant.

Lors de l'élaboration du projet de plan de performance, l'autorité nationale de surveillance consulte les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les autorités militaires, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports, ainsi que l'autorité nationale compétente si l'autorité nationale de surveillance et l'autorité nationale compétente sont deux entités différentes. La conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci est vérifiée.

3. La compatibilité des objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route, à inclure dans le projet de plan de performance, avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union est établie en tenant compte des spécificités locales et des interdépendances entre les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a) et la sécurité, ainsi que selon tout ou partie des critères suivants:

a) lorsque des valeurs de ventilation ont été établies en liaison avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la comparaison des objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance avec ces valeurs de ventilation;

b) l'évaluation de l'amélioration des performances dans le temps, pour la période de référence couverte par le plan de performance et, en outre, pour l'ensemble de la période comprenant à la fois la période de référence précédente et la période de référence couverte par le plan de performance;

c) la comparaison du niveau de performance prévu du prestataire de services de la circulation aérienne concerné au sein du groupe de référence pertinent.

L'évaluation de la compatibilité des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique exclut les coûts visés à l'article 20, paragraphe 3, points b), d) et e).

3 *bis*. En outre, le projet de plan de performance adopté doit remplir les conditions suivantes:

- a) les hypothèses de base utilisées pour la définition des objectifs et les mesures destinées à atteindre les objectifs au cours de la période de référence, y compris les valeurs de référence, les prévisions de trafic et les hypothèses économiques utilisées, doivent être précises, adéquates et cohérentes au moment de l'élaboration du plan de performance;
- b) le projet de plan de performance adopté doit être complet en ce qui concerne les données et les documents justificatifs;
- c) l'assiette des coûts pour le calcul des redevances doit être conforme à l'article 20.

3 *ter*. Les projets de plans de performance adoptés sont rendus publics, sans préjudice de la confidentialité des informations sensibles.

5. Les plans de performance adoptés sont soumis à la Commission pour évaluation et approbation conformément à l'article 13 *bis*.

Article 13 bis

Évaluation des objectifs de performance et des plans de performance par la Commission

1. La Commission évalue les objectifs de performance des services de navigation aérienne en route et les projets de plans de performance adoptés visés à l'article 13 conformément aux critères et aux conditions énoncés à l'article 13, paragraphes 3 et 3 *bis*.
2. Lorsque la compatibilité des objectifs de performance des services de navigation aérienne en route avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ne peut être établie sur la base des critères énoncés à l'article 13, paragraphe 3, la Commission évalue si la divergence par rapport à ces critères peut être justifiée par des spécificités locales et/ou des interdépendances entre les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a), à la lumière des informations fournies dans les projets de plans de performance et des considérations de sécurité. Si tel est le cas, les objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route sont considérés comme compatibles avec les objectifs à l'échelle de l'Union.

La Commission peut autoriser un écart entre les objectifs de performance pour les services de navigation aérienne en route et les objectifs de performance à l'échelle de l'Union en ce qui concerne les domaines de performance clés en matière d'efficacité économique ou de capacité, lorsque cela est nécessaire pour assurer la compatibilité des objectifs de performance pour ces services avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union en ce qui concerne le domaine de performance clé en matière d'environnement. De plus, des écarts sont autorisés pour vérifier la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et les actes d'exécution et délégués adoptés sur la base de celui-ci.

3. Lorsque la Commission constate que le projet de plan de performance adopté satisfait aux critères et conditions énoncés à l'article 13, paragraphe 3, et paragraphe 3 *bis*, lu en combinaison avec le paragraphe 2 du présent article, elle l'approuve conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

4. Lorsque la Commission constate qu'il existe des doutes quant à la compatibilité du projet de plan de performance avec les critères et conditions énoncés à l'article 13, paragraphes 3 et 3 *bis*, lus en combinaison avec le paragraphe 2 du présent article, elle lance un examen détaillé de ce projet de plan de performance, en demandant si nécessaire des informations supplémentaires à l'État membre concerné.

5. Si, après avoir procédé à l'examen détaillé, la Commission constate que le projet de plan de performance satisfait aux critères et conditions énoncés à l'article 13, paragraphe 3, et paragraphe 3 *bis*, lus en combinaison avec le paragraphe 2 du présent article, elle l'approuve conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

Toutefois, si la Commission constate que le projet de plan de performance n'est pas compatible avec ces critères et conditions, elle adopte une décision exposant les mesures correctives que le ou les États membres concernés doivent prendre, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

Le ou les États membres concernés communiquent à la Commission les mesures qu'ils ont prises en vertu de cette décision, ainsi que les informations démontrant que ces mesures sont conformes à ladite décision.

Lorsque la Commission constate que ces mesures sont suffisantes pour garantir le respect de sa décision, elle en informe le ou les États membres concernés et approuve le projet de plan de performance conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

Lorsque la Commission constate que ces mesures ne sont pas suffisantes pour garantir le respect de la décision, elle en informe l'État membre concerné et prend, le cas échéant, des mesures pour remédier au non-respect, y compris par des mesures prévues à l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

6. Les projets de plans de performance approuvés par la Commission conformément au présent article sont adoptés par les États membres à titre définitif et sont rendus publics, sans préjudice de la confidentialité des informations sensibles.

Article 13 ter

Suivi des performances

1. L'autorité nationale de surveillance évalue, en coopération avec l'autorité nationale compétente lorsque celle-ci est une entité différente, si les services de navigation aérienne fournis dans l'espace aérien sous sa responsabilité répondent aux objectifs de performance contenus dans les plans de performance approuvés conformément à l'article 13 *bis*, si ces plans sont mis en œuvre correctement et si elle doit mettre en œuvre les incitations positives ou négatives découlant des systèmes visés à l'article 10, paragraphe 3, point h).

2. L'autorité nationale de surveillance publie des rapports réguliers sur le suivi des performances des services de navigation aérienne fournis par les prestataires désignés de services de la circulation aérienne et met les résultats de ces évaluations à la disposition du public, sans préjudice de la confidentialité des informations sensibles.

Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés fournissent les informations et données nécessaires à ce suivi. Cela comprend les informations et les données relatives aux coûts réels des services fournis et, le cas échéant, sans préjudice de la confidentialité des informations sensibles, des données relatives aux coûts réels des services acquis auprès d'autres prestataires de services.

2 bis. Si les objectifs de performance contenus dans les plans de performance ne sont pas atteints ou que le plan de performance n'est pas correctement mis en œuvre, l'autorité nationale de surveillance évalue si cela est dû à des considérations de sécurité ou à des facteurs externes échappant au contrôle du prestataire de services de la circulation aérienne. En particulier, l'autorité nationale de surveillance évalue l'incidence de tout effet préjudiciable des mesures adoptées pour améliorer le fonctionnement global du réseau sur les performances réelles du prestataire de services de la circulation aérienne. Si l'insuffisance des performances ne peut être justifiée par des considérations de sécurité ou des facteurs externes, l'autorité nationale de surveillance exige la mise en œuvre de mesures correctives par le prestataire de services de la circulation aérienne.

2 ter. Les incitations et mesures dissuasives tiennent compte de la détérioration du service et sont proportionnées à l'ampleur de la variation entre les performances réalisées et les objectifs de performance fixés dans les plans de performance approuvés.

Des incitations et des mesures dissuasives financières ne peuvent être appliquées que si le dépassement ou la mauvaise performance est imputable au prestataire de services de la circulation aérienne concerné. Ces mesures dissuasives ne sont pas de nature à affecter la viabilité financière de ce prestataire de services de la circulation aérienne, ni la sécurité et la qualité de la prestation de services.

3. La Commission procède à des évaluations régulières de la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et en présente les résultats au comité visé à l'article 37, paragraphe 1.

Article 16

Plan de performance du réseau

1. Le gestionnaire de réseau élabore, pour chaque période de référence, conformément au processus décisionnel coopératif visé à l'article 27, paragraphe 7, un projet de plan de performance du réseau.

Le projet de plan de performance du réseau est établi après la définition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et avant le début de la période de référence concernée. Il contient des objectifs de performance dans les domaines de performance clés visés à l'article 10, paragraphe 2, point a).

2. Le projet de plan de performance du réseau est soumis à la Commission pour évaluation et approbation.

2 bis. La Commission évalue le projet de plan de performance du réseau en se fondant sur les critères essentiels suivants:

a) la prise en compte de l'amélioration des performances dans le temps, pour la période de référence couverte par le plan de performance et pour la période comprenant à la fois la période de référence précédente et la période de référence couverte par le plan de performance ainsi que de la contribution aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union;

b) l'exhaustivité et la cohérence du projet de plan de performance du réseau en ce qui concerne les données et les documents justificatifs, y compris les hypothèses de base utilisées et les prévisions de trafic.

2 ter. Si la Commission constate que le projet de plan de performance du réseau est complet et indique une amélioration satisfaisante des performances, elle adopte le projet de plan de performance du réseau à titre définitif. Dans le cas contraire, la Commission demande au gestionnaire de réseau de soumettre un projet de plan de performance du réseau révisé.

Article 17

Révision des objectifs de performance et des plans de performance durant une période de référence

1. Si, au cours d'une période de référence, les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ne sont plus satisfaisants en raison d'une évolution sensible de la situation ou de considérations de sécurité et si la révision d'un ou de plusieurs objectifs est nécessaire et proportionnée, la Commission révisé ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union. L'article 11 s'applique à cette décision.

Lorsque, à la suite de cette révision, les objectifs de performance contenus dans les plans de performance adoptés en vertu de l'article 13 *bis*, paragraphe 6, ne sont plus compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, les États membres révisent ces plans en ayant égard aux objectifs de performance concernés. Les articles 13 et 13 *bis* s'appliquent à la révision de ces plans. La consultation visée à l'article 13, paragraphe 2, peut se limiter, aux fins du présent alinéa, aux objectifs de performance et aux parties des projets de plans de performance qui sont directement ou indirectement affectés par la révision.

À la suite de la révision visée au premier alinéa, le gestionnaire de réseau élabore un nouveau projet de plan de performance du réseau. L'article 16 s'applique à l'adoption de ce nouveau plan.

2. La décision relative aux objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union visée au paragraphe 1 comprend des dispositions transitoires pour la période allant jusqu'à l'entrée en vigueur des plans de performance révisés définitifs. Les objectifs révisés à l'échelle de l'Union et les dispositions transitoires ne s'appliquent pas de manière rétroactive.

2 bis. En cas de crise de réseau empêchant la publication de prévisions de trafic fiables, les dispositions transitoires visées au paragraphe 2 peuvent inclure la suspension du système de performance jusqu'à ce que de nouvelles prévisions fiables soient disponibles. Dans ce cas, la Commission définit les conditions y afférentes, y compris les adaptations nécessaires des redevances applicables, dans la décision visée au paragraphe 1.

3. Les États membres peuvent réviser un ou plusieurs objectifs de performance au cours d'une période de référence lorsque les seuils d'alerte sont franchis ou lorsqu'il est démontré que les données, les hypothèses et les motifs initiaux sur lesquels s'appuient les objectifs de performance ne sont plus exacts, de manière significative et durable, en raison de circonstances qu'il était impossible de prévoir au moment de l'adoption du plan de performance.

Dans ce cas, les États membres révisent les plans de performance en ayant égard aux objectifs concernés, conformément aux procédures prévues aux articles 13 et 13 *bis*. La consultation visée à l'article 13, paragraphe 2, peut se limiter, aux fins du présent paragraphe, aux objectifs de performance et aux parties des plans de performance qui sont directement ou indirectement affectés par la révision.

Article 18

Mise en œuvre du système de performance

Aux fins de la mise en œuvre du système de performance, la Commission adopte, par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, des exigences et procédures détaillées en ce qui concerne l'article 10, paragraphe 3, et les articles 11, 13, 13 *bis*, 13 *ter*, 16 et 17, notamment pour l'élaboration, l'évaluation, l'approbation et la révision des plans de performance, la définition des objectifs de performance, le suivi des performances, la méthode d'évaluation comparative, les mécanismes incitatifs et l'adoption de mesures correctrices, ainsi que les calendriers relatifs à toutes les procédures.

Article 19

Principes relatifs au système de tarification

1. Sans préjudice de la possibilité qu'ont les États membres de financer la fourniture des services de navigation aérienne couverts par le présent article au moyen de fonds publics, des redevances pour les services de navigation aérienne sont déterminées, imposées et appliquées aux usagers de l'espace aérien conformément à l'article 15 de la convention de Chicago et au présent article, ainsi qu'aux articles 20 à 22 et aux actes d'exécution adoptés sur la base de l'article 23. Le système de tarification établi en vertu du présent article ainsi que des articles 20 à 22 est cohérent avec le système de redevances de route établi par EUROCONTROL, en particulier les principes d'EUROCONTROL pour l'établissement de l'assiette des coûts des redevances de route et le calcul des taux unitaires.
2. Les redevances sont fondées sur les coûts supportés par les prestataires de services de navigation aérienne en relation avec la fourniture de services et fonctions mis à la disposition des usagers de l'espace aérien ou utilisés à leur profit au cours de périodes de référence fixes définies à l'article 10, paragraphe 2. Ces coûts peuvent inclure un rendement raisonnable des actifs.
3. Les redevances favorisent la fourniture sûre, efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et d'efficacité économique, tout en réduisant l'impact de l'aviation sur l'environnement.

5. Les recettes reçues par un prestataire de services de navigation aérienne et provenant des redevances imposées aux usagers de l'espace aérien en application du présent article ne sont pas utilisées pour financer des services que ce prestataire de services de navigation aérienne fournit aux conditions du marché conformément à l'article 8 ou pour financer toute autre activité commerciale exercée par ce prestataire.

6. Les données financières relatives aux coûts fixés et réels des prestataires de services de la circulation aérienne désignés sont communiquées aux autorités nationales de surveillance.

Article 20

Assiettes des coûts pour le calcul des redevances

1. Les assiettes des coûts pour le calcul des redevances liées aux services de navigation aérienne sont constituées des coûts fixés, tels qu'ils sont établis dans les plans de performance adoptés conformément à l'article 13 *bis*, paragraphe 6, liés à la fourniture de ces services dans la zone tarifaire de route et la zone tarifaire terminale concernées.

2. Les coûts fixés visés au paragraphe 1 comprennent les coûts des installations et des services concernés, le coût du capital et l'amortissement des éléments d'actif, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration et d'autres coûts de personnel.

3. Les coûts fixés visés au paragraphe 1 comprennent également les coûts suivants:

b) les coûts en relation avec la surveillance des services de navigation aérienne supportés par les autorités nationales de surveillance, les autorités nationales compétentes et d'autres autorités nationales lorsque l'État membre en décide ainsi;

c) les coûts supportés par les prestataires de services de navigation aérienne pour la fourniture de services de navigation aérienne, lorsque l'État membre en décide ainsi;

d) les coûts supportés par les prestataires de services de navigation aérienne en relation avec les fonctions de réseaux, notamment en ce qui concerne la coopération avec le gestionnaire de réseau, et d'autres fonctions telles que décrites à l'article 2, paragraphe 9;

e) les coûts liés à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "Eurocontrol" du 13 décembre 1960, telle que modifiée, lorsque l'État membre en décide ainsi.

4. Les coûts fixés ne comprennent pas le coût des sanctions imposées par les États membres conformément à l'article 42.

5. Les coûts relatifs à la fois aux services de navigation aérienne en route et aux services de navigation aérienne terminaux sont répartis selon les critères fixés par l'autorité nationale de surveillance conformément à l'article 13, paragraphe 1 *bis*. Les subventions croisées entre services de navigation aérienne en route et services de navigation aérienne terminaux ne sont pas autorisées. Les subventions croisées sont autorisées entre services de navigation aérienne différents dans l'une des deux catégories uniquement lorsqu'elles sont justifiées par des raisons objectives et pour autant qu'elles soient identifiées de manière transparente conformément à l'article 25, paragraphe 3.

6. Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés fournissent des informations détaillées sur leur assiette de coûts à l'autorité nationale de surveillance et à la Commission. À cette fin, les coûts sont ventilés en distinguant les coûts de personnel, les coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel, les coûts d'amortissement, le coût du capital, les coûts visés à l'article 20, paragraphe 3 et les coûts exceptionnels.

Article 21

Zone tarifaire et taux unitaires

1. Les taux unitaires sont fixés par année civile et pour chaque zone tarifaire sur la base des coûts fixés et des prévisions de trafic établies dans les plans de performance, ainsi que des ajustements applicables en fonction des années précédentes et d'autres recettes.

1 *bis*. Sans préjudice de l'article 20, paragraphe 5, premier alinéa, les États membres définissent, avant le début d'une période de référence, les zones tarifaires pour les services de navigation aérienne et identifient les prestataires de services de la circulation aérienne relevant du champ d'application de chaque zone tarifaire. La Commission définit, par la voie d'un acte d'exécution adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, les conditions dans lesquelles les États membres peuvent modifier ou établir une nouvelle zone tarifaire terminale au cours d'une période de référence.

2. Les taux unitaires sont fixés par les États membres et font l'objet d'une vérification par la Commission pour savoir s'ils sont conformes à l'article 19, à l'article 20 et au présent article. Si la Commission constate qu'un taux unitaire ne satisfait pas à ces exigences, le taux unitaire est réexaminé en conséquence par l'État membre concerné et modifié le cas échéant.

Article 22

Établissement des redevances

1. Des redevances sont imposées aux usagers de l'espace aérien pour la fourniture de services de navigation aérienne, dans des conditions non discriminatoires, en tenant compte des capacités contributives relatives des différents types d'aéronefs concernés. Lors de la fixation des redevances demandées aux différents usagers de l'espace aérien pour l'utilisation d'un même service, aucune distinction n'est faite selon la nationalité des usagers ou la catégorie à laquelle ils appartiennent.
2. La redevance de route liée aux services de navigation aérienne pour un vol donné dans une zone tarifaire de route donnée est calculée sur la base du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire de route et des unités de services en route pour ledit vol.
3. La redevance liée aux services de navigation aérienne terminaux pour un vol donné dans une zone tarifaire terminale donnée est calculée sur la base du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire terminale et des unités de services terminaux pour ledit vol. Aux fins du calcul de la redevance pour services de navigation aérienne terminaux, l'approche et le départ d'un vol comptent comme un vol unique.
4. L'exonération des redevances de navigation aérienne pour certains usagers de l'espace aérien ou certains vols, notamment ceux qui utilisent ou exploitent des aéronefs légers et des aéronefs d'État, peut être autorisée, à condition que le coût d'une telle exonération soit couvert par d'autres ressources et ne soit pas répercuté sur les autres usagers de l'espace aérien.
5. Les redevances peuvent être modulées de manière à encourager les prestataires de services de la circulation aérienne et les usagers de l'espace aérien à favoriser l'amélioration des performances environnementales ou de la qualité du service, notamment le recours aux itinéraires disponibles les plus économes en carburant, l'utilisation accrue de carburants de substitution durables, l'augmentation des capacités, la réduction des retards et le développement durable, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal, en particulier pour la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. La modulation consiste en avantages ou désavantages financiers et est neutre sur le plan des recettes pour les prestataires de services de la circulation aérienne.

5 bis. La Commission réalise, en consultation avec les États membres, les prestataires de services de la circulation aérienne et les usagers de l'espace aérien, une étude de faisabilité sur l'incidence de la modulation des redevances sur le trafic aérien et sur les parties prenantes, y compris sur les trajectoires de vol, la capacité, la composition de la flotte et les coûts des usagers de l'espace aérien, ainsi que sur les mécanismes visant à garantir la neutralité des recettes des prestataires de services de la circulation aérienne. Cette étude porte également sur la contribution de cette modulation à la réalisation des objectifs du ciel unique européen visés à l'article 1, paragraphe 1, et à la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe, en tenant compte des aspects liés à la compétitivité, des mécanismes d'incitation existants et d'autres solutions de substitution connues. Sur la base de cette étude, la Commission peut adopter des lignes directrices pour permettre aux États membres de mettre en œuvre une modulation des redevances sur une base volontaire.

Article 23

Mise en œuvre du système de tarification

Aux fins de la mise en œuvre du système de tarification, la Commission adopte, par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 37, paragraphe 2 des exigences et procédures détaillées en ce qui concerne les articles 19, 20, 21 et 22, notamment pour les assiettes de coûts et les coûts fixés, la fixation des taux unitaires et les mécanismes de partage des risques, ainsi que la modulation des redevances.

Article 24

Contrôle du respect des systèmes de performance et de tarification

1. La Commission contrôle régulièrement le respect, par les États membres, notamment les autorités nationales de surveillance, des articles 10 à 17 et des articles 19 à 22 et des actes d'exécution visés aux articles 18 et 23. La Commission agit en concertation avec l'organe d'évaluation des performances, lorsqu'un organe d'évaluation des performances a été désigné conformément à l'article 9 *ter*, et avec les autorités nationales de surveillance.
2. Lorsque la Commission dispose d'indices de non-respect des dispositions visées au paragraphe 1, elle peut ouvrir une enquête. Elle conclut l'enquête dans un délai de quatre mois, après avoir entendu l'État membre et l'autorité nationale de surveillance concernée.

3. Sans préjudice de l'article 41, paragraphe 1, la Commission communique les résultats de l'enquête à l'État membre et, le cas échéant, au prestataire de services de la circulation aérienne concerné et peut émettre un avis sur la question de savoir si cet État membre a respecté les articles 10 à 17 et les articles 19 à 22 ainsi que les actes d'exécution visés aux articles 18 et 23. Elle notifie cet avis à l'État membre.

Article 25

Transparence comptable des prestataires de services de navigation aérienne

1. Les prestataires de services de navigation aérienne, indépendamment de leur régime de propriété ou de leurs structures juridiques, établissent et publient chaque année leurs comptes financiers. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales adoptées par l'Union. Lorsque, en raison de son statut juridique, le prestataire de services de navigation aérienne ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il s'y conforme dans toute la mesure du possible. Les prestataires de services de navigation aérienne publient un rapport annuel et sont régulièrement soumis à un audit indépendant pour les comptes visés au présent paragraphe.

2. Les autorités nationales de surveillance ont le droit d'accéder aux comptes des prestataires de services de navigation aérienne sous leur supervision. Les États membres peuvent décider d'accorder l'accès à ces comptes aux autorités nationales de surveillance d'autres États membres.

3. Les prestataires de services de navigation aérienne, dans leur comptabilité interne, tiennent des comptes séparés pour chacun des services de navigation aérienne comme ils seraient tenus de le faire si ces services étaient exécutés par des entreprises distinctes en vue d'éviter les discriminations, les subventions croisées et les distorsions de concurrence. Un prestataire de services de navigation aérienne tient également une comptabilité séparée pour chaque activité lorsque:

- a) il fournit des services de navigation aérienne acquis conformément à l'article 8, paragraphe 1, et des services de navigation aérienne non couverts par cette disposition;
- b) il fournit des services de navigation aérienne et exerce d'autres activités, de quelque nature que ce soit, notamment des services d'information communs;

c) il fournit des services de navigation aérienne dans l'Union et dans des pays tiers.

Les coûts fixés et réels provenant des services de navigation aérienne sont ventilés par catégories de coûts conformément à l'article 20, paragraphe 6, et ils sont rendus publics, sous réserve que la protection des renseignements confidentiels soit garantie.

4. Les données financières relatives aux coûts communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 6, et les autres informations pertinentes pour le calcul des taux unitaires font l'objet d'un audit ou d'une vérification par l'autorité nationale de surveillance ou une entité indépendante du prestataire de services de navigation aérienne concerné et sont approuvées par l'autorité nationale de surveillance. Sans préjudice de la confidentialité des informations sensibles, les conclusions de l'audit sont rendues publiques.

CHAPITRE IV

GESTION DE RÉSEAU

Article 26

Fonctions de réseau

1. Les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien contribuent à une utilisation durable et efficiente de l'espace aérien et des ressources limitées. Elles donnent aussi aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter des trajets et des profils optimisés sur le plan de l'environnement, tout en donnant un accès équitable et raisonnable à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne et en réduisant au minimum les encombrements. Ces fonctions de réseau, énumérées au paragraphe 2, soutiennent un accès sans solution de continuité aux services de navigation aérienne par les usagers de l'espace aérien, ainsi que la réalisation des objectifs de performance, tout en appuyant des initiatives au niveau régional et local et elles sont fondées sur des besoins opérationnels. Elles sont sans préjudice de la souveraineté des États membres sur leur espace aérien et de leurs responsabilités en matière d'ordre public, de sécurité publique et de défense.

1 *bis*. Sans préjudice, en particulier, des articles 44 et 46 du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, les États membres conservent la compétence pleine et exclusive en matière de conception et de gestion de leurs structures d'espace aérien et de leur réseau de routes. À cet égard, les États membres tiennent compte des aspects environnementaux, des exigences du trafic aérien, des variations saisonnières et de la complexité du trafic aérien et des plans de performance. Avant de se prononcer sur ces aspects, ils consultent les usagers de l'espace aérien concernés ou les groupes représentant ces usagers de l'espace aérien et les autorités militaires, selon le cas.

2. Les fonctions de réseau visées au paragraphe 1 sont les suivantes:

- a) conception d'une structure d'espace aérien offrant le niveau requis de sécurité, de capacité, de flexibilité, de réactivité, de performance environnementale et de fourniture, sans solution de continuité, de services de navigation aérienne rapides, en tenant dûment compte des besoins en matière de sécurité et de défense;
- b) ATFM;

- c) coordination des ressources limitées dans les bandes de fréquence aéronautiques utilisées pour la circulation aérienne générale, en particulier des radiofréquences, et coordination des codes de transpondeur radar.
- d) fourniture de capacités de contrôle du trafic aérien dans le réseau conformément aux exigences prévues dans le plan de réseau opérationnel;
- e) gestion de crise de réseau;
- f) attribution en matière de retard ATFM;
- g) activités de planification et de mise en œuvre du déploiement des infrastructures dans le réseau européen de gestion du trafic aérien, conformément au plan directeur européen de gestion du trafic aérien.

3. Les États membres et toutes les parties prenantes opérationnelles concernées exécutent les fonctions de réseau avec l'aide du gestionnaire de réseau, qui exécute les tâches spécifiées à l'article 27, paragraphe 4.

4. Les mesures prises par le gestionnaire de réseau et le comité de gestion du réseau pour la mise en œuvre des fonctions énumérées au paragraphe 2 sont de nature purement opérationnelle ou technique et n'impliquent pas l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. Elles tiennent compte des spécificités des États membres et des propositions établies au niveau local. Elles sont exercées en coordination avec les autorités civiles et militaires conformément, en particulier, aux procédures convenues concernant la gestion souple de l'espace aérien.

Article 27

Le gestionnaire de réseau

1. Afin d'atteindre les objectifs visés à l'article 26, paragraphe 1, la Commission, avec le soutien de l'Agence conformément au règlement (UE) 2018/1139, veille à ce que le gestionnaire de réseau contribue à l'exécution des fonctions de réseau visées à l'article 26, paragraphe 2, conformément au présent article. La Commission veille à la bonne exécution de ses tâches par le gestionnaire de réseau.

2. La Commission désigne EUROCONTROL ou un autre organisme impartial et compétent pour exécuter les tâches du gestionnaire de réseau. À cette fin, la Commission adopte un acte d'exécution conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3. Cette décision de nomination précise les conditions de la nomination, y compris en ce qui concerne le financement du gestionnaire de réseau, et précise les tâches spécifiques du gestionnaire de réseau conformément au présent article et aux articles 16 et 26, et dans les limites de ceux-ci, ainsi que des actes d'exécution pertinents adoptés sur la base des articles 18 et 27, paragraphe 8. La liste des tâches du gestionnaire de réseau est accompagnée d'une description claire des services et performances requis, sur la base desquels les performances du gestionnaire de réseau sont mesurées et, le cas échéant, d'accords appropriés à conclure entre la Commission et le gestionnaire de réseau, tels que des accords de niveau de service.

3. Le gestionnaire de réseau exécute ses tâches de façon impartiale et économiquement efficiente et est soumis à une gouvernance et à une indépendance appropriée. Si l'organisme compétent désigné comme gestionnaire de réseau assume également des fonctions réglementaires, une séparation organisationnelle avec ces fonctions est assurée. Dans l'exécution de ses tâches, le gestionnaire de réseau tient compte des besoins de l'ensemble du réseau de gestion du trafic aérien tout en préservant les capacités de défense.

4. Le gestionnaire de réseau exécute les tâches suivantes à l'appui des fonctions de réseau visées à l'article 26, paragraphe 2:

a) soutien au développement d'une structure de l'espace aérien offrant le niveau requis de sécurité, de capacité, de flexibilité, de réactivité, de performance environnementale et de fourniture, sans solution de continuité, de services de navigation aérienne rapides, en tenant dûment compte des besoins en matière de sécurité et de défense;

b) coordination de l'ATFM;

c) coordination des ressources limitées dans les bandes de fréquence aéronautiques utilisées pour la circulation aérienne générale, en particulier des radiofréquences, et coordination des codes de transpondeur radar;

d) facilitation de la délégation de la fourniture de services de la circulation aérienne, lorsqu'elle a été approuvée par l'État membre concerné, compte tenu des accords nécessaires à la coordination de la circulation aérienne générale et opérationnelle et de la nécessité de maintenir une coordination adéquate au sein des structures concernées de l'espace aérien;

d *bis*) élaboration du plan de réseau stratégique et mise en place du plan de réseau opérationnel;

e) coordination et soutien à la fourniture de capacités de contrôle du trafic aérien dans le réseau conformément aux engagements pris par les parties prenantes opérationnelles, comme indiqué dans le plan de réseau opérationnel;

f) coordination et soutien à la gestion de crise de réseau;

g) soutien à l'attribution en matière de retard ATFM, y compris le processus d'ajustement post-opérations qui associe les prestataires de services de navigation aérienne, les aéroports et les autorités nationales pour traiter les questions concernant la mesure, le classement et l'attribution en matière de retard ATFM;

h) coordination et soutien aux activités de planification et de mise en œuvre du déploiement des infrastructures dans le réseau européen de gestion du trafic aérien, conformément au plan directeur européen de gestion du trafic aérien, grâce à la participation active des parties prenantes opérationnelles à la gestion et à la gouvernance, et compte tenu des besoins militaires et opérationnels et des procédures opérationnelles associées, le cas échéant;

i) suivi du fonctionnement des infrastructures du réseau européen de gestion du trafic aérien.

4 *bis*. Le gestionnaire de réseau propose des mesures de soutien sur les questions opérationnelles visant à assurer une planification et une exploitation sûres et efficaces du réseau dans des conditions normales et des conditions de crise de réseau et des mesures visant à améliorer en permanence le fonctionnement du réseau dans le ciel unique européen et les performances globales du réseau, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre du système de performance. Les mesures prises par le gestionnaire de réseau intègrent pleinement les aéroports dans le réseau.

5. Le gestionnaire de réseau propose des mesures pour le cas où les objectifs de performance visés à l'article 10 ne seraient pas suffisamment pris en compte dans les capacités à fournir par chaque prestataire de services de la circulation aérienne comme convenu entre le gestionnaire de réseau et ces prestataires de services de la circulation aérienne dans le plan de réseau opérationnel.

6. Le gestionnaire de réseau, en coordination avec les parties intéressées, conseille la Commission sur le déploiement des infrastructures du réseau de gestion du trafic aérien conformément au plan directeur européen de gestion du trafic aérien, en particulier pour déterminer les investissements nécessaires pour le réseau.

7. Toutes les mesures arrêtées par le gestionnaire de réseau lors de l'exécution de ses tâches sont prises dans le cadre d'un processus décisionnel coopératif. Les parties au processus décisionnel coopératif agissent dans toute la mesure du possible dans le sens d'une amélioration du fonctionnement et des performances du réseau, notamment en ce qui concerne la réalisation des objectifs à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement, en tenant compte des intérêts essentiels en matière de sécurité et des spécificités régionales et locales.

7 bis. Le processus décisionnel coopératif visé au paragraphe 7 est fondé sur:

- a) la consultation appropriée et régulière des parties prenantes opérationnelles, des coordonnateurs de créneaux aéroportuaires, des États membres et, le cas échéant, de l'Agence et de la Commission;
- b) les modalités de collaboration détaillées établies par le gestionnaire de réseau avec, en particulier, les parties prenantes opérationnelles et les États membres, ainsi que les processus d'exploitation établis par le gestionnaire de réseau pour traiter les aspects de planification et opérationnels liés à l'exécution des fonctions de réseau.

La consultation visée au point a) et les modalités de collaboration détaillées visées au point b) tiennent compte des caractéristiques et exigences spécifiques de chaque fonction de réseau.

Le processus décisionnel coopératif vise le consensus. En ce qui concerne la souveraineté des États membres sur leur espace aérien, l'accord du ou des États membres concernés est requis.

Lorsque des mesures liées à l'exécution des tâches du gestionnaire de réseau sont contestées par une ou plusieurs parties prenantes opérationnelles, la question est renvoyée au comité de gestion du réseau pour y être résolue.

7 ter. Un comité de gestion du réseau est institué par la voie des actes d'exécution visés au paragraphe 8 afin d'assurer une gouvernance appropriée de l'exécution des fonctions du réseau.

Le comité de gestion du réseau est chargé d'approuver ou de valider les mesures prises ou proposées par le gestionnaire de réseau dans les conditions énoncées dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 8, d'approuver les spécifications relatives à la consultation et aux modalités de collaboration détaillées visées au paragraphe 7 *bis*, points a) et b), d'approuver le plan de réseau opérationnel et de valider le plan stratégique de réseau avant son approbation par la Commission, conjointement avec les États membres, d'assurer le suivi de l'exécution des fonctions de réseau et de formuler des avis ou des recommandations sur des questions spécifiques.

Le comité de gestion du réseau est composé de représentants des parties prenantes opérationnelles, des coordonnateurs de créneaux, de représentants de la Commission, de représentants du gestionnaire de réseau et de représentants d'Eurocontrol.

7 quater. Les États membres sont pleinement associés aux décisions d'importance stratégique.

8. Par voie d'actes d'exécution adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3, la Commission établit des règles détaillées pour la mise en œuvre de l'article 26 et du présent article, en particulier pour l'exécution des fonctions de réseau, y compris en ce qui concerne la gestion de crise; la nomination du gestionnaire de réseau, les modalités et conditions de cette nomination et les tâches détaillées du gestionnaire de réseau en ce qui concerne les fonctions de réseau; la composition, le fonctionnement, la prise de décision et les tâches détaillées du comité de gestion du réseau, y compris en ce qui concerne la gestion de crise; le processus décisionnel coopératif; les critères et facteurs que le gestionnaire de réseau et le comité de gestion du réseau doivent respecter lorsqu'ils exercent des tâches qui leur sont confiées et les mécanismes de gouvernance du réseau.

Article 28

Transparence comptable du gestionnaire de réseau

1. Les comptes financiers du gestionnaire de réseau sont établis et publiés chaque année. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales adoptées par l'Union. Si, en raison de son statut juridique, le gestionnaire de réseau ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, il s'y conforme dans toute la mesure du possible.
2. Le gestionnaire de réseau publie un rapport annuel sur ses activités et est régulièrement soumis à un audit indépendant.

Article 30

Relations avec les autorités militaires

Dans le cadre de la politique commune des transports, les États membres veillent à ce que des accords écrits entre les autorités civiles et militaires compétentes, ou des dispositifs juridiques équivalents, soient conclus ou prorogés concernant la gestion de blocs d'espace aérien spécifiques.

CHAPITRE V

ESPACE AÉRIEN, INTEROPÉRABILITÉ ET INNOVATION TECHNOLOGIQUE

Article 32

Information aéronautique électronique

Sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique et en concordance avec ladite publication, le gestionnaire de réseau, en collaboration avec EUROCONTROL, établit une infrastructure d'information aéronautique à l'échelle de l'Union afin de favoriser la disponibilité, par voie électronique, d'une information aéronautique de haute qualité, présentée sous une forme harmonisée et répondant aux exigences de tous les usagers concernés quant à la qualité et la mise à disposition en temps utile des données. L'information aéronautique ainsi mise à disposition est uniquement une information conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII, point 2.1, du règlement (UE) 2018/1139.

Article 32 bis

Règles de l'air et classification de l'espace aérien

La Commission, conformément à la procédure consultative visée à l'article 37, paragraphe 3:

- a) adopte les dispositions pertinentes concernant les règles de l'air sur la base des normes de l'OACI et des pratiques recommandées;
- b) adopte les dispositions pertinentes pour assurer une mise en œuvre uniforme de la classification de l'espace aérien de l'OACI, avec les adaptations appropriées, de façon à permettre la fourniture sans discontinuité de services de la circulation aérienne sûrs et efficaces dans le ciel unique européen.

Article 33

Gestion souple de l'espace aérien

1. Les États membres assurent, en tenant compte des caractéristiques et de la nature de l'activité militaire dans chaque État membre ainsi que de l'organisation des aspects militaires relevant de leur compétence, l'application dans le ciel unique européen du concept de gestion souple de l'espace aérien, afin de faciliter la gestion de l'espace et du trafic aériens dans le cadre de la politique commune des transports.
2. Les États membres font rapport tous les ans à la Commission sur l'application, dans le cadre de la politique commune des transports, du concept de gestion souple de l'espace aérien pour ce qui concerne l'espace aérien dont ils sont responsables.
3. Lorsque, notamment à la lumière des rapports soumis par les États membres, il devient nécessaire de renforcer et d'harmoniser des conditions uniformes aux fins de l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien dans le ciel unique européen sont nécessaires, la Commission, dans les limites de la politique commune des transports et sans préjudice des responsabilités des États membres sur leurs espaces aériens, adopte des actes d'exécution conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.
4. Lorsque l'application du présent article donne lieu à des difficultés opérationnelles importantes, les États membres peuvent suspendre temporairement cette application pour autant qu'ils en informent immédiatement la Commission et les autres États membres. À la suite de l'introduction d'une suspension temporaire, des adaptations aux règles adoptées en application du paragraphe 3, peuvent être élaborées pour l'espace aérien relevant de la responsabilité du ou des États membres concernés.

Article 34

Coordination de SESAR

Les entités chargées des tâches prévues par le droit de l'Union dans les domaines de la coordination de la phase de définition de SESAR, de la phase de développement de SESAR et de la phase de déploiement de SESAR, selon le cas, assurent une coordination efficace entre ces trois phases de manière à garantir une transition sans heurts et en temps utile entre elles, en mettant notamment l'accent sur la phase d'industrialisation.

Toutes les parties intéressées civiles et militaires concernées y sont associées dans toute la mesure du possible.

La Commission met en place des mécanismes pour contrôler l'efficacité de la coordination SESAR.

Article 35

Projets communs

1. La Commission peut mettre en place des projets communs, fondés sur les besoins de synchronisation entre les parties prenantes, pour mettre en œuvre les changements opérationnels essentiels déterminés dans le plan directeur européen de gestion du trafic aérien ayant atteint une maturité suffisante pour permettre des capacités d'interopérabilité dans tous les États membres en vue d'améliorer les performances du ciel unique européen.
2. La Commission peut également établir des mécanismes de gouvernance pour les projets communs et leur mise en œuvre. Toutes les parties intéressées civiles et militaires concernées sont associées à ces mécanismes dans toute la mesure du possible et, le cas échéant et selon le cas, y jouent un rôle de premier plan.
3. Les projets communs peuvent être admissibles à un financement de l'Union dans le cadre financier pluriannuel. À cet effet, et sans préjudice de la compétence des États membres pour décider de l'utilisation de leurs ressources financières, la Commission procède à une analyse coûts/bénéfices indépendante ainsi qu'aux consultations appropriées avec les États membres et avec les parties intéressées, conformément à l'article 38, en explorant la gestion des priorités et tout moyen approprié de financer leur mise en œuvre.
4. La Commission établit les projets communs et les mécanismes de gouvernance visés aux paragraphes 1 et 2 par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 37, paragraphe 3.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 37

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité du ciel unique, ci-après dénommé "comité", composé de deux représentants de chaque État membre et présidé par la Commission. Le comité veille à un examen approprié des intérêts de toutes les catégories d'utilisateurs. Ce comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
4. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 38

Consultation des parties intéressées

1. Les États membres, les autorités nationales de surveillance, l'organe d'évaluation des performances, lorsqu'un tel organe a été désigné conformément à l'article 9 *ter*, et le gestionnaire de réseau mettent en place des mécanismes de consultation pour une consultation appropriée des parties intéressées aux fins de l'exécution de leurs tâches dans le cadre de la mise en œuvre du présent règlement.

2. La Commission met un mécanisme en place au niveau de l'Union en vue de procéder à des consultations des parties prenantes concernées sur les questions concernant la mise en œuvre du présent règlement. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission est associé à la consultation. Aux fins du paragraphe 3, point e), lorsqu'une consultation est requise concernant les aspects militaires, la Commission consulte, en plus des États membres, l'Agence européenne de défense et des autorités militaires nationales.

3. Aux fins des paragraphes 1 et 2, au moins les parties prenantes opérationnelles et non opérationnelles ci-après sont consultées le cas échéant:

- a) les prestataires de services de navigation aérienne ou les groupes qui les représentent;
- b) le gestionnaire de réseau;
- c) les exploitants d'aéroports ou les groupes qui les représentent;
- d) les usagers de l'espace aérien ou les groupes qui les représentent;
- f) l'industrie aéronautique;
- g) les organismes professionnels de représentation du personnel;
- h) les autorités nationales, y compris les autorités militaires nationales compétentes;
- i) les coordonnateurs de créneaux aéroportuaires;
- j) les organisations non gouvernementales intéressées par l'aviation ou la gestion du trafic aérien.

Article 38 bis

Relations avec les parties prenantes

Les prestataires de services de la circulation aérienne établissent des mécanismes de consultation en vue de consulter les usagers de l'espace aérien, exploitants d'aérodrome et autorités militaires intéressés sur tous les problèmes importants liés aux services fournis, notamment les modifications pertinentes apportées aux configurations d'espace aérien, ou sur les grands investissements ayant une incidence utile sur la gestion du trafic aérien et la fourniture de services de navigation aérienne et/ou les redevances y afférentes.

Article 39

Relations avec les pays tiers

L'Union et ses États membres visent et concourent à étendre le ciel unique européen à des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne. À cette fin, ils s'efforcent, dans le cadre des accords conclus avec les pays tiers voisins notamment dans la zone EUROCONTROL ou dans la région EUR de l'OACI, d'étendre le ciel unique européen à ces pays. En outre, ils s'efforcent de coopérer avec ces pays, soit dans le cadre d'accords sur la fourniture de services transfrontaliers avec des pays tiers, sur la modernisation de la gestion du trafic aérien et sur les fonctions de réseau, soit dans le cadre de l'accord entre l'Union et EUROCONTROL établissant un cadre général pour une coopération renforcée, renforçant ainsi la "dimension paneuropéenne" de la gestion du trafic aérien.

Le présent article est sans préjudice de la décision des États membres d'étendre ou non le ciel unique européen à leurs pays et territoires d'outre-mer ou à leurs territoires autonomes dans d'autres régions de l'OACI.

Article 40

Soutien d'autres organismes

La Commission peut solliciter le soutien d'autres organismes pour l'exécution des tâches qui lui incombent en vertu du présent règlement, y compris d'EUROCONTROL dans le cadre de l'accord entre l'Union et EUROCONTROL établissant un cadre général pour une coopération renforcée.

Article 41

Confidentialité

1. Ni les autorités nationales de surveillance, agissant conformément à leur législation nationale, ni les autorités nationales compétentes, ni la Commission, ni l'organe d'évaluation des performances, ni le gestionnaire de réseau ne divulguent d'informations de nature confidentielle, en particulier au sujet des prestataires de services de navigation aérienne, de leurs relations d'affaires ou de la composition de leurs coûts et de leurs recettes.

2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des autorités nationales de surveillance et de la Commission de divulguer des informations lorsque celles-ci sont indispensables à l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas la divulgation est proportionnée et tient compte des intérêts légitimes des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien, des aéroports ou d'autres parties intéressées en ce qui concerne la protection de leurs informations commerciales sensibles.

3. Les informations et données rendues accessibles conformément à l'article 13, paragraphe 3 *ter*, à l'article 13 *bis*, paragraphe 6, à l'article 13 *ter*, paragraphe 2, à l'article 25, paragraphe 3 et à l'article 25, paragraphe 4 ou notifiées conformément à l'article 19, paragraphe 6, notamment en ce qui concerne les coûts fixés et les coûts réels des prestataires de services de la circulation aérienne désignés sont rendues publiques, sous réserve de la protection des intérêts commerciaux d'une personne physique ou morale déterminée, y compris en ce qui concerne la propriété intellectuelle, à moins qu'un intérêt public supérieur ne justifie la divulgation.

Article 42

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, commises en particulier par les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 43

Évaluation

1. La Commission procède à une évaluation des incidences juridiques, sociales économiques et environnementales du présent règlement et de sa valeur ajoutée, tant au niveau national qu'eupéen, cinq à huit ans après son entrée en vigueur. Lorsque cela est justifié à cette fin, la Commission peut demander aux États membres, y compris à des autorités militaires, des informations pertinentes pour l'application du présent règlement.
2. La Commission transmet soumet ses conclusions au Parlement européen et au Conseil. Les résultats de l'évaluation sont rendus publics.

Article 44

Sauvegardes

Le présent règlement ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre applique des mesures, dans la mesure où elles sont justifiées par la sauvegarde d'intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense. Ces mesures sont, en particulier, celles qui sont impératives:

- a) pour la surveillance de l'espace aérien sous sa responsabilité, conformément aux accords régionaux de navigation aérienne de l'OACI, notamment la capacité de détecter, d'identifier et d'évaluer tous les aéronefs empruntant cet espace aérien, en vue de veiller à sauvegarder la sécurité des vols et à prendre des mesures pour satisfaire aux impératifs de la sécurité et de la défense;
- b) en cas de troubles intérieurs graves affectant l'ordre public;
- c) en cas de guerre ou de tension internationale grave constituant une menace de guerre;
- d) afin de remplir les obligations internationales que cet État membre a contractées en vue du maintien de la paix et de la sécurité internationale;
- e) afin d'effectuer les opérations et l'entraînement militaires, y compris les moyens nécessaires à des exercices.

Article 45

Abrogation

Les règlements (CE) n° 549/2004, n° 550/2004 et n° 551/2004 sont abrogés.

Les références faites aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.

Article 46

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. L'article 3, paragraphe 3 et l'article 25, paragraphe 3, sont applicables à compter du *[OP: veuillez insérer la date — 72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement]*.

Les articles 10 à 24 sont applicables à compter d'un an après son adoption. Toutefois, l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004 et l'article 15 du règlement (CE) n° 550/2004, ainsi que les actes d'exécution y afférents, continuent de s'appliquer aux fins de la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification en rapport avec la troisième période de référence. La décision d'exécution (UE) 2019/709 de la Commission, adoptée le 6 mai 2019, continue de s'appliquer jusqu'à la fin de la quatrième période de référence.

L'article 27, paragraphe 4, et l'article 32 s'appliquent au gestionnaire de réseau à compter du jour où une décision de nomination, adoptée conformément à l'article 27, paragraphe 2, devient applicable.

L'article 42 est applicable à partir du *[OP: veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement]*. Les mesures adoptées par les États membres en vertu dudit article s'appliquent à partir:

- du *[OP: veuillez insérer la date - 72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement]* en ce qui concerne les infractions visées à l'article 3, paragraphe 3 et à l'article 25, paragraphe 3;
- d'un an après l'adoption du présent règlement en ce qui concerne les infractions aux articles 10 à 24.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE II

Règlements abrogés avec leur modification

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1)	
Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10)	
Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20)	
Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement Européen et du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 34)	Uniquement les articles 1 ^{er} , 2 et 3

ANNEXE III

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement 549/2004	Règlement 550/2004	Règlement 551/2004	Présent règlement
Article 1 ^{er} , paragraphes 1 à 3			Article 1 ^{er} , paragraphes 1 à 3
Article 1 ^{er} , paragraphe 4			-
-			Article 1 ^{er} , paragraphe 4
Article 2, points 1) a) et b)			Article 2, points 5) a) et b)
Article 2, point 2)			Article 2, point 1)
Article 2, point 3)			Article 2, point 2)
-			Article 2, point 2 <i>bis</i>)
Article 2, point 4)			Article 2, point 4)
-			Article 2, point 6)
Article 2, point 5)			Article 2, point 3)
Article 2, point 6)			Article 2, point 11)
Article 2, point 7)			Article 2, point 12)
-			Article 2, point 13)
Article 2, point 8)			Article 2, point 14)
Article 2, point 9)			Article 2, point 8)
Article 2, point 10)			Article 2, point 9)
Article 2, point 11)			Article 2, point 10)

Article 2, point 12)			Article 2, point 17)
-			Article 2, points 18) à 20)
Article 2, point 13)			Article 2, point 16)
Article 2, point 13 <i>bis</i>)			Article 2, point 33)
Article 2, point 14)			-
-			Article 2, point 21)
-			Article 2, point 22)
Article 2, point 16)			Article 2, point 23)
Article 2, point 17)			Article 2, point 32)
Article 2, point 18)			-
Article 2, point 19)			Article 2, point 24)
-			Article 2, points 25) et 26)
Article 2, point 20)			Article 2, point 31)
Article 2, point 22)			Article 2, point 34)
Article 2, point 23)			-
Article 2, point 23 <i>bis</i>)			Article 2, point 35)
-			Article 2, points 35 <i>bis</i>) et 35 <i>ter</i>)
Article 2, point 23 <i>ter</i>)			Article 2, point 15)
Article 2, points 24) et 25)			-
Article 2, point 26)			Article 2, point 36)

Article 2, point 27)			-
Article 2, point 28)			Article 2, point 37)
Article 2, point 29)			Article 2, point 38)
-			Article 2, points 39) et 40)
Article 2, point 30)			Article 2, point 41)
-			Article 2, points 42) et 43)
-			Article 2, points 43 <i>bis</i>) à 43 <i>quater</i>)
Article 2, point 31)			Article 2, point 44)
-			Article 2, point 44 <i>bis</i>)
-			Article 2, point 45)
Article 2, point 32)			-
Article 2, point 33)			Article 2, point 46)
Article 2, point 34)			Article 2, point 47)
-			Article 2, points 48) à 52)
Article 2, points 35) et 36)			-
Article 2, point 38)			Article 2, point 53)
Article 2, point 39)			Article 2, point 54)
-			Article 2, point 56)

Article 2, point 40)			Article 2, point 57)
Article 2, point 41)			Article 2, point 27)
-			Article 2, points 28) à 30)
			Article 2 <i>bis</i>
Article 3			-
Article 4, paragraphe 1			Article 3, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 2			Article 3, paragraphe 3
-			Article 3, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 3			Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 4			
-			
Article 4, paragraphe 5			Article 3, paragraphe 9
-			Articles 4 à 9
Article 5, paragraphe 1			Article 37, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 2			
Article 5, paragraphe 3			Article 37, paragraphe 3
-			Article 37, paragraphe 4
Article 5, paragraphes 4 et 5, et article 6			-
Article 7			Article 39
Article 8, paragraphe 1			Article 40

Article 8, paragraphe 2			-
-			Article 41
Article 9			Article 42
Article 10, paragraphe 1			Article 38, paragraphe 1
Article 10, paragraphe 2			Article 38, paragraphe 2
Article 10, paragraphe 3			Article 38, paragraphe 3
-			Article 38 <i>bis</i>
Article 11, paragraphe 1, première phrase, et article 11, paragraphe 3, point d), première et troisième phrases			Article 10, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 1, points a) à c)			Article 10, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 2			-
Article 11, paragraphe 3, point a)			Article 11
Article 11, paragraphe 3, points b) et c)			Article 13, paragraphes 1, 3, 3 <i>bis</i> et 3 <i>ter</i>
-			Article 13, paragraphes 1 <i>bis</i> et 1 <i>ter</i>
Article 11, paragraphe 3, point b)			Article 13, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 3, point c, premier alinéa			Article 13, paragraphe 5

Article 11, paragraphe 3, point c, premier alinéa			Article 13 <i>bis</i> , paragraphe 1
-			Article 13 <i>bis</i> , paragraphe 2
Article 11, paragraphe 3, point a			Article 13 <i>bis</i> , paragraphe 3
Article 11, paragraphe 3, point c), alinéas 2-4			Article 13 <i>bis</i> , paragrapes 4 et 5
-			Article 13 <i>bis</i> , paragraphe 6
Article 11, paragraphe 3, point d), deuxième phrase			Article 13 <i>ter</i> , paragraphe 2
-			Article 13 <i>ter</i> , paragrapes 1 et 2
Article 11, paragraphe 3, point e)			Article 13 <i>ter</i> , paragraphe 3
-			Articles 16 et 17
Article 11, paragraphe 4, point a)			Article 10, paragraphe 3, point a)
-			Article 10, paragraphe 3, points b) à d)
Article 11, paragraphe 4, points b) et c)			-
Article 11, paragraphe 4, point d)			Article 10, paragraphe 3, point e)
Article 11, paragraphe 4, point e)			Article 10, paragraphe 3), point f)
-			Article 10, paragraphe 3, points g) à k)

Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa			Article 18
Article 11, paragraphe 5			-
Article 11, paragraphe 6			Article 18
-			Articles 19 à 35
Article 12, paragraphe 1, et article 12, paragraphe 2, jusqu' "à l'article 3"			Article 43, paragraphe 1
Article 12, paragraphe 2, partie de la première phrase commençant à "et adresse un rapport au Parlement européen"			Article 43, paragraphe 2
Article 12, paragraphe 3 et 4			-
Article 13			Article 44
-			Article 45
Article 13 <i>bis</i>			-
Article 14			Article 46
	Article 1 ^{er}		Article 1 ^{er} , paragraphe 1
	-		Article 1 ^{er} , paragraphe 2 à 4
	-		Articles 2 et 3
	Article 2, paragraphe 1		Article 4, paragraphe 1
	-		

	Article 2, paragraphe 2		Article 4, paragraphe 3
	-		Article 5, paragraphe 1
	Article 2, paragraphe 3		Article 5, paragraphe 3
	Article 2, paragraphe 4		Article 5, paragraphe 2
	Article 2, paragraphe 5		Article 5, paragraphe 4
	Article 2, paragraphe 6		Article 5, paragraphe 5
	-		Article 5, paragraphe 5 <i>bis</i>
	Articles 3 à 6		-
	Article 7		Article 7, paragraphe 1 <i>bis</i> , point a)
	Article 7, paragraphe 2		Article 7, paragraphe 1 <i>bis</i> , point c)
	Article 7, paragraphe 3, première phrase		-
	Article 7, paragraphe 3, deuxième et troisième phrases		-
	Article 7, paragraphe 4		
			Article 6, paragraphes 2 <i>bis</i> et 3
	Article 7, paragraphes 5 et 6		-
	Article 7, paragraphe 7		Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa, et article 6, paragraphes 4 et 5
	Article 7, paragraphes 8 et 9		-
	-		Article 6, paragraphe 6

	Article 8, paragraphe 1		Article 7, paragraphe 1
	-		Article 7, paragraphe 1, point b), et article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa, points c) et d)
	Article 8, paragraphe 2		Article 7, paragraphe 2
			Article 7, paragraphe 2, dernière phrase
	Article 8, paragraphe 3		Article 7, paragraphe 3
	Article 8, paragraphes 4 et 5		-
	Article 8, paragraphe 6		Article 7, paragraphe 4
	Article 9		Article 7 <i>bis</i>
	Article 9 <i>bis</i>		Article 2 <i>bis</i>
	Article 9 <i>ter</i>		-
	Article 10		Article 7 <i>ter</i>
	-		Articles 9 <i>ter</i> à 18
	Article 11		Article 30
	Article 12, paragraphe 1		Article 25, paragraphe 1
	Article 12, paragraphe 2		Article 25, paragraphe 1
	Article 12, paragraphe 3		Article 25, paragraphe 3
	-		Article 25, paragraphe 4
	Article 12, paragraphe 4		Article 25, paragraphe 2
	-		Articles 26 à 28

	Article 12, paragraphe 5		-
	Article 13, paragraphe 1		Article 9 <i>bis</i> , paragraphe 1
	-		
	Article 13, paragraphe 2		Article 9 <i>bis</i> , paragraphe 3
	Article 13, paragraphe 3		Article 9 <i>bis</i> , paragraphe 4
	-		Articles 32 <i>bis</i> à 34
	Article 14		Article 19, paragraphe 1
	Article 15, paragraphe 1		Article 19, paragraphe 2
	Article 15, paragraphe 3, point f)		Article 19, paragraphe 3
	-		Article 19, paragraphe 5
	Article 15, paragraphe 2, point a)		Article 20, paragraphe 1 et 2
	Article 15, paragraphe 2, point b), première phrase		Article 20, paragraphe 2
	Article 15, paragraphe 2, point b), deuxième phrase		Article 20, paragraphe 3
	Article 15, paragraphe 2, point b), troisième phrase		Article 20, paragraphe 4
	Article 15, paragraphe 2, point c)		-
	Article 15, paragraphe 2, point d)		Article 20, paragraphe 6

	Article 15, paragraphe 2, point e)		Article 20, paragraphe 5
	Article 15, paragraphe 2), point f)		Article 19, paragraphe 6, et article 23
	Article 15, paragraphe 3, point a)		Article 22, paragraphe 1
	-		Article 22, paragrapes 2, 3 et 5 <i>bis</i>
	Article 15, paragraphe 3, point b)		Article 22, paragraphe 4
	Article 15, paragraphe 3, point c)		Article 21, paragraphe 1
	-		Article 21, paragrapes 1 <i>bis</i> et 2
	Article 15, paragraphe 3, point d)		Article 19, paragraphe 2
	Article 15, paragraphe 3, point e)		Article 20, paragraphe 2, et article 22, paragraphe 1
	Article 15, paragraphe 3), point f)		Article 22, paragraphe 5
	Article 15, paragraphe 4		Article 23
	Article 15 <i>bis</i> , paragraphe 1, et paragraphe 3, première phrase		Article 35, paragrapes 1 et 4
	Article 15 <i>bis</i> , paragraphe 2		Article 35, paragrapes 2 et 4
	Article 15 <i>bis</i> , paragraphe 3, deuxième à quatrième phrases		Article 35, paragraphe 3
	-		Articles 37 à 40
	Article 15 <i>bis</i> , paragraphe 3, cinquième phrase		-

	Article 16, paragraphe 1		Article 24, paragraphe 1
	Article 16, paragraphe 2		Article 24, paragraphe 2 et 3
	Article 16, paragraphe 3		Article 24, paragraphe 3
	Article 17		-
	Article 18, paragraphe 1		Article 41, paragraphe 1
	Article 18, paragraphe 2		Article 41, paragraphe 2
	Article 18, paragraphe 3		Article 41, paragraphe 3
	-		Articles 42 à 45
	Article 19		Article 46
	Annexe I		-
	Annexe II		-
		Article 1, paragraphe 1	Article 1, paragraphe 1
		Article 1, paragraphe 2	Article 1, paragraphe 1
		-	Article 1 ^{er} , paragraphe 2 et 3
		Article 1, paragraphe 3	Article 1, paragraphe 4
		-	Article 1 ^{er} , paragraphe 5 et 6, et articles 2 à 25
		Article 1 ^{er} , paragraphe 4, et article 3	-
		Article 3 <i>bis</i>	Article 32
		Articles 4 et 5	-
		Article 6, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1
			Article 26, paragraphe 1 <i>bis</i>

		Article 6, paragraphe 2, premier alinéa	Article 26, paragraphe 2
		-	Article 26, paragraphe 3
		Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 26, paragraphe 4
		-	Article 27, paragraphe 1
		Article 6, paragraphe 2, troisième alinéa, première phrase	Article 27, paragraphe 2
		Article 6, paragraphe 2, troisième alinéa, deuxième et troisième phrases	Article 27, paragraphe 3
		-	Article 27, paragraphe 4 à 7 <i>quater</i>
		Article 6, paragraphe 3	-
		Article 6, paragraphe 4	Article 27, paragraphe 8
		Article 6, paragraphe 5	Article 26, paragraphe 1 <i>bis</i>
		Article 6, paragraphe 6	Article 26, paragraphe 2, point b)

		Article 6, paragraphes 7 à 9	Article 27, paragraphe 8
		-	Articles 28 et 30
		Article 7, paragraphe 1	Article 33, paragraphe 1
		Article 7, paragraphe 2	Article 33, paragraphe 2
		Article 7, paragraphe 3	Article 33, paragraphe 3
			Article 33, paragraphe 4
		-	Articles 34 à 45
		Articles 8 et 10	-